

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

ROSTOFF-SUR-LE-DON

ET LE

Commerce des Céréales

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Lundi 25 Avril 1910, à 4 h. 1/2

PAR

J.-F. GROZAT

Avocat à la Cour

Président : M. ALGLAVE, *professeur*
Suffragants { MM. SOUCHON, *professeur*
TRUCHY, *professeur*

PARIS (5°)

V. GIARD & E. BRIÈRE

LIBRAIRES-ÉDITEURS

16, RUE SOUFFLOT ET 12, RUE TOULLIER

1910

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

ROSTOFF-SUR-LE-DON

ET LE

Commerce des Céréales

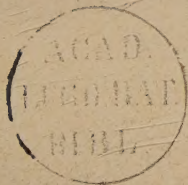
THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Lundi 25 Avril 1910, à 4 h. 1/2

PAR

J.-F. CROZAT

Avocat à la Cour



Président : M. ALGLAVE, *professeur*
Suffragants { MM. SOUCHON, *professeur*
TRUCHY, *professeur*

PARIS (5°)

V. GIARD & E. BRIÈRE

LIBRAIRES-ÉDITEURS

16, RUE SOUFFLOT ET 12, RUE TOULIER

1910

Rostoff-sur-le-Don et le

Commerce des Céréales

- I. — La Région de la terre noire. — Le passage de la phase de la culture extensive à la phase de la culture intensive. — Progression des cultures de l'ouest à l'est et recul de l'élevage.
- II. — La mer Noire et la mer Baltique au cours du *xix^e* siècle,
- III. — Les fleuves méridionaux. — Les ports situés à leur embouchure et les ports situés au sud en eau profonde et libre de glace. — Espoirs mis dans les ports situés en eau profonde. — Progrès des ports desservis par voie fluviale. — Politique russe des voies de communications. — Les voies ferrées complètent les voies fluviales et ne les remplacent pas.
- IV. — Les ports de la Russie Méridionale. — 1. Odessa et Taganrog. — 2. Leurs rivaux, Nicolaïeff, Kherson, Rostoff. — 3. Odessa, Sébastopol et Théodosie. — 4. Importance d'Odessa, ses relations par voies ferrées et par voies fluviales. Port mal desservi. — 5. Développement de Nicolaïeff et de Kherson au détriment d'Odessa. — 6. Rostoff sur le Don. L'importance du réseau fluvial à l'extrémité duquel il est situé. Ampleur de ses relations par voie ferrée. — 7. Les autres ports de la mer d'Azov ne sont pas pour Rostoff des rivaux : Géniseik, Marioupol. Berdiansk. — 8. Rostoff et Taganrog. — 9. Rostoff et Novorossisk.

LES PORTS RUSSES DE LA RUSSIE MÉRIDIONALE

ET LEUR ARRIÈRE-PAYS

I. — Si on abandonne la classique division géographique de la Russie en zone des forêts, zone de la terre noire et zone des steppes, un critérium commode permettra de diviser la terre russe en deux masses. Dans l'une, seront rangées les régions où le sol est constitué surtout par les effleurements de tchernoziom et dans l'autre des régions où le tchernoziom sera rare ou exceptionnel.

Cette masse énorme des régions à tchernoziom réunira l'ancienne zone de la terre noire et presque la totalité de l'ancienne zone des steppes, formant ainsi une nouvelle zone dont un des principaux caractères sera l'aptitude exceptionnelle du sol à la production du blé.

De la Bessarabie jusqu'au gouvernement d'Orembourg où s'établit la liaison entre la Russie et la Sibérie, la terre noire régnera à peu près sans contexte à

l'exception des terres marécageuses du littoral occidental, de quelques régions dénudées et stériles et des steppes salines des bords de la Caspienne.

Ces régions de la terre noire, forment à l'entour des ports méridionaux un large et profond hinterland, où la culture du blé trouve ses terrains de prédilection. Comme pour mettre encore en plus étroite corrélation les champs de terre noire et les ports maritimes, des fleuves traversent du nord au sud ces régions au sol prodigue et offrent aux produits agricoles un transport facile et bon marché.

Les régions à tchernoziom si exceptionnellement favorisées par la richesse de leur sol, sont, par la densité de leur population, dans une situation défavorable.

Si, arbitrairement, on suppose que 15 dessiatines sont nécessaires à une famille de six personnes et forme la densité rurale normale, on peut établir facilement le rapport entre la population rurale et le sol cultivé. D'après les chiffres fournis par M. Rubinov (*Russia's Wheat Surplus*), tandis que les régions russes du nord et du nord-ouest peuvent fournir un excédent de population rurale évalué à 1 million environ de personnes, et les provinces du centre et du milieu du sud-ouest un excédent plus élevé de 2 millions et demi de personnes, les provinces qui constituent la Nouvelle-Russie (Bessarabie, Kherson, Ekaterinoslav, Tauride, Territoire militaire du Don), les provinces de

Saratov, de Samara et d'Orembourg accusent au contraire un déficit de population rurale. Chaque année, pendant l'été, au moment des travaux agricoles, il faut faire appel à un million et demi de cultivateurs. A ces provinces, il faut encore ajouter les trois départements du Caucase septentrional : Kouban, Stavropol et Terek, que les statistiques classent à part, mais qui depuis la conquête du Caucase sont la continuation normale des plaines méridionales et subissent le même développement.

Ainsi se trouve formée une vaste région agricole par la masse de la Nouvelle Russie et de ses prolongements naturels du Caucase septentrional et du Bas Volga.

Prenant son point de départ sur le Dnièstr et s'élargissant autour de la mer d'Azov qu'elle semble vouloir enserrer de ses plaines fertiles, elle se développe en deux branches, dont l'une est arrêtée au sud-est par la mer Caspienne et dont l'autre contournant les steppes stériles de la dépression caspienne va jusqu'au gouvernement d'Orembourg, effectuer sa liaison avec les plaines de la Sibérie occidentale.

Cette vaste région caractérisée par la richesse du sol et le déficit de la population prend une singulière unité dans la soudaine rapidité de son évolution agricole.

Plaines immenses encore endormies hier et seulement réveillées à la vie économique moderne, on peut

suivre d'un bout à l'autre de leur développement géographique, la suite normale de leur évolution économique et y observer la succession des phases que distinguent les économistes dans l'évolution de la culture, la phase de culture extensive, et la phase de culture intensive.

Jadis sur les terres méridionales erraient d'immenses troupeaux de moutons comptant parfois plus de 100.000 têtes. Le prix des terres était alors infime, environ 10 roubles la dessiatine ; les steppes pouvaient ainsi être abandonnées à la vaine pâture qui ne permet qu'un nombre restreint d'animaux par rapport à la superficie du terrain, 10 ou 12 têtes par dessiatine. A ce moment, la population de la Nouvelle Russie était clairsemée. Toute autre exploitation agricole que l'élevage était impossible. D'ailleurs, le prix de la laine était élevé sur les marchés extérieurs et accordait de gros bénéfices aux exportateurs. C'était la phase de culture extensive.

Le passage à la phase de culture intensive s'effectua surtout dans le dernier quart du xx^e siècle.

L'évolution de la culture s'effectua alors avec une telle rapidité qu'il est souvent difficile de distinguer la succession normale des phases analysées par les économistes. Cependant, très nettement, dans une vue d'ensemble, on distingue fortement marquée par un mouvement rapide qui s'étend de l'ouest à l'est, l'émigration

des grands troupeaux qui fuyent les champs occidentaux pour les plaines orientales.

Les régions du sud-ouest marquent les premières, ce progrès. Voisines des provinces à excédent humain qui dirigent sur elles leur émigration, elles se peuplent rapidement. La hausse des terres s'accroît ; bientôt même la culture des céréales est dépassée, et comme dans des vieilles terres de l'Occident on pratique des cultures industrielles.

Ce mouvement gagne toujours plus à l'est et la construction des chemins de fer accentue la direction donnée à cette évolution par des causes géographiques.

La découverte des gisements métallifères et houillers des bassins du Dnièpr et du Donetz et des bords de la mer Noire, la naissance et le développement incroyablement rapide de l'industrie font poursuivre avec une fiévreuse activité le développement des voies ferrées dans ces régions. L'évolution agricole se hâte avec tant de précipitation dans cette partie orientale de la Nouvelle Russie qu'une véritable perturbation économique en résulte. Les grands troupeaux chassés par la cherté des pâturages ont à peine quitté le sol, que déjà apparaissent les cultures industrielles, betteraves à sucre, culture du tabac, vignes, jardinages et verger, exigeant de grands capitaux et l'emploi d'un nombreux personnel agricole.

Enfin la construction des grandes lignes qui traver-

sent le Caucase septentrional, unissant à la mer Noire le bassin méridional du Volga et joignant la Sibérie à la Russie européenne, rend possible la culture des céréales sur les champs que l'on croyait pour longtemps encore pouvoir réserver à la pâture des grands troupeaux.

L'élevage cède ainsi le pas à la culture. Le premier effet de cette transformation sera l'affaiblissement de la production lainière et la diminution progressive de l'abattage des brebis. Les marchés de la laine en subiront le contre-coup en diminuant d'importance ; cette décadence, déjà signalée depuis une vingtaine d'années à Odessa, atteint plus tardivement maintenant Charkov et Rostoff sur le Don, tandis que le marché de Ghéorgiewsk plus à l'est accroît son importance chaque année.

Ainsi, par le recul des troupeaux qui abandonnent à la charrue les vastes steppes méridionales se marque la succession de la phase de la culture intensive à la phase de la culture extensive ; et, conséquence logique de cette évolution agricole, à la décadence de l'exportation de la laine accentuée chaque année davantage s'oppose le développement de l'exportation des céréales.

II. — Beaucoup plus tard que la mer Baltique, les mers méridionales, mer Noire et mer d'Azov, ont fait leur apparition dans la vie économique de la Russie.

Jusqu'au milieu du XVIII^e siècle, les côtes occiden-

les de la mer Noire, les bords de la mer d'Azov et l'arrière-terrain constitué par la Nouvelle Russie étaient aux mains des Tartares et des Turcs. Il ne pouvait pas être question d'un établissement maritime russe sur une mer musulmane. Aussi ce ne fut qu'après la prise d'Azov que fut fondé Rostoff, de même ce ne fut qu'après les campagnes de Catherine II et la conquête de la Crimée par Potemkine que devint possible la création d'Odessa et des autres ports méridionaux. Sur le bord oriental de la mer Noire, ce ne fut que beaucoup plus tard, au cours du XIX^e siècle, après la conquête du Caucase que devint possible l'existence d'un port et la création du grand port moderne de Novorossisk ne date que de 1888.

Mais les progrès accomplis sur les côtes méridionales furent extrêmement rapides. A la fin du XIX^e siècle les ports du sud absorbaient à peu près les deux tiers de l'exportation russe.

NAVIGATION COMMERCIALE ET TONNAGE TOTAL DES NAVIRES
ENTRÉS DANS LES PORTS MARITIMES RUSSES

TABLEAU I

		1802	1850	1898
Ports de la Mer Baltique	Navires entrés.	2.768	3.423	5.788
	Tonnage total des navires en- trés	418.092	634.002	3.573.914
Mer Noire et Mer d'Azov	Navires entrés.	706	2.590	4.421
	Tonnage total des navires en- trés	73.204	487.244	4.863.784
Total des : Mers russes Mer Baltique Mers Noire et d'Azoff Mers Blanche et Caspienne	Navires entrés.	3.730	6.780	11.864
	Tonnage total des navires en- trés	551.912	1.252.646	9.031.947

Mais ces progrès ne sont pas au même point sensi-
bles suivant que l'on considère l'exportation ou l'impor-
tation et le tableau suivant nous montrera dans quel-
les proportions s'est effectué la répartition du commerce
extérieur pour les ports baltiques et pour les ports mé-
ridionaux.

RÉPARTITION DE L'EXPORTATION ET DE L'IMPORTATION
POUR LES PORTS BALTIQUES ET POUR LES PORTS MÉRIDIONAUX

TABLEAU II

Périodes	Exportation o/o		Importation o/o	
	Mer	Mer	Mer	Mer
	Baltique	Noire et d'Azov	Baltique	Noire et d'Azov
1845-50	60,6	33,5	83,7	13,5
66-70	48,2	46,8	77,3	20,7
86-90	37,6	59,5	68,3	26,4
96-98	38,6	57,3	68,7	27,5

Le tableau 2 qui nous donne en chiffres relatifs la proportion de l'exportation et de l'importation par rapport à l'ensemble du commerce maritime russe, pour l'ensemble des ports de la Baltique et l'ensemble des ports de la mer Noire et de la mer d'Azor, nous montre que si la grande partie de l'exportation se fait par les ports méridionaux, ceux-ci, par contre, ne comptent dans leur trafic l'importation que pour une très faible part.

Ainsi, en généralisant, les ports de la Baltique demandent à l'importation le principal élément de leur

trafic et les ports méridionaux doivent à l'exportation la cause principale, et presque exclusive pour certains, de leur prospérité.

La nature de l'exportation russe et la situation géographique des ports des deux groupes maritimes russes expliquent cette répartition du commerce extérieur.

La Russie exporte surtout des produits agricoles et en première ligne des céréales. L'hinterland direct des ports méridionaux est constitué par les régions de la terre noire qui produisent de grandes quantités de céréales.

L'écoulement de l'excédent agricole de ces régions vers les ports méridionaux est, non seulement facilité par la proximité des lieux de production, mais encore par la direction des fleuves qui coulent du nord au sud.

L'avantage qui pour les ports méridionaux résulte clairement du seul examen de la situation géographique, subsiste encore quant au moyen des statistiques fournies par les chemins de fer pour la quantité de céréales transportées par voie ferrée et pour la distance parcourue, on établit la distance proportionnelle parcourue par les divers chargements suivant leur destination.

D'après les moyennes établies par M. Rubinof, nous verrons que les chargements de céréales parcourent une

distance de 215 milles, pour tous les envois en général sans spécifier la destination, une distance de :

224 milles quand les envois sont faits à destination des marchés intérieurs.

201.....	Ports d'exportation	{ Baltique Mer Noire et Mer Blanche
170.....	Des ports du Sud.	
459.....	Des frontières terrestres.	
827.....	Des ports baltiques.	

Du tableau suivant qui indique la distance sur laquelle le blé est transporté par chemins de fer, nous verrons que tandis que les chargements à destination des ports du sud, dans la proportion de 90 0/0 proviennent d'un hinterland immédiat dont la largeur est théoriquement de 400 verstes, tandis que la zone de production qui fournirait 95 0/0 de l'exportation en céréales des ports baltiques ne commencerait qu'à 400 verstes de ces ports, pour s'étendre jusqu'à 4.000 verstes.

DISTANCE D'OU LE BLÉ EST TRANSPORTÉ PAR CHEMIN DE FER
AUX PORTS

Distance en verstes	Aux marchés en général (1)	Ports méridionaux	Ports baltiques
1 à 200	40,8	33,5	4,7
201 à 400	40,9	56,4	»
401 à 600	7,8	9,1	17,5
601 à 1000	5,2	1,0	1,9
1001 à 2000	4,6	»	72,9
2001 à 4000	0,7	»	3,8
	100 »	100 »	100 »

Aussi, ne doit-il pas paraître extraordinaire de voir décliner l'exportation des céréales des ports baltiques, comme nous le montre le tableau suivant :

1. (Exportation par frontière terrestre et par mer ; expéditions aux marchés intérieurs).

EXPORTATION DES CÉRÉALES

Périodes	Par la Baltique	Par la mer Noire	Par terre
1900	35,1 o/o	57, o/o	6,9 o/o
1901	27,3 »	64,4 »	6,3 »
1902	14,6 »	77,5 »	7,5 »
1903	10,1 »	70,7 »	5,4 »
1904	13,1 »	76,2 »	3,9 »
1905	19,3 »	66 »	5,3 »
1906	9 »	72,6 »	7,3 »

Cette décroissance est marquée à un tel point que ces dernières années, dans le détail du commerce extérieur du grand port de Riga, on voit même apparaître l'importation de céréales grises d'origine allemande.

Mais cette décroissance n'est pas régulière et dépend souvent de la récolte. Avec une récolte très bonne, dans la région du moyen Volga ou dans la région agricole du centre, les statistiques marquent une forte recrudescence des expéditions sur les ports baltiques.

D'autres causes peuvent agir aussi en faveur des ports baltiques. Ce sont tout d'abord l'établissement des tarifs de chemins de fer; c'est aussi et surtout la supériorité des prix payés sur leur marché.

PRIX MOYENS EN KOPEKS ET PAR POUND DES CÉRÉALES
POUR L'ENSEMBLE DES PORTS BALTIQUES
ET POUR L'ENSEMBLE DES PORTS DE LA MER NOIRE

Années	Blé		Seigle		Avoine	
	Mer Balt.	Mer Noire	Mer Balt.	Mer Noire	Mer Balt.	Mer Noire
Moyenne décennale						
1890-99	95,4	83,3	77,1	63,6	70,6	61,3
1900	89,3	85,6	70,6	65,4	61,9	58,9
1901	93,8	84,5	73,1	64 »	78 »	68 »
1902	91,3	81,5	79,6	67 »	86,5	75,1
1903	94,9	83,3	76,4	64,1	67,6	67,6
1904	99,1	89,8	78,5	65,9	72,5	59,1
1905	99,8	96,2	88,3	75,6	75,7	66,7
1906	97	96,7	90,5	74,8	81,3	69,7

Les marchés des ports baltiques sont mieux organisés que les marchés des ports du sud et permettent de considérables économies qui donnent aux acheteurs une marge plus grande dans l'établissement de leur prix.

En outre, par leur proximité des marchés occidentaux (Londres, Rotterdam, etc.) où s'opère la centralisation des achats de céréales, ces ports n'imposent à leurs expéditions qu'un fret maritime moitié moindre que celui subi par les grains expédiés par les ports méridionaux.

Mais ces avantages spéciaux ne peuvent prévaloir

contre les deux privilèges qui assurent aux ports du sud une supériorité incontestée : la proximité des lieux de production et le bon marché du transport par voie fluviale.

III. — Les fleuves méridionaux ont incontestablement joué un rôle décisif dans la mise en valeur de la Nouvelle Russie et dans le développement des ports du sud. Les premiers ports exportateurs de céréales sont situés en avant de leur embouchure ou à proximité de l'endroit où ils se jettent dans la mer. Les avantages de cette situation sont de premier ordre ; mais malheureusement aussi de nombreux inconvénients en résultent, et l'imperfection de ces ports mi-partie fluviaux, mi-partie maritimes fut toujours vivement ressentie en Russie.

Par suite de la situation géologique des terres méridionales russes, les fleuves doivent avant d'aboutir à la mer se traîner dans des régions basses qu'ils ensablent et encombrent progressivement de leurs alluvions.

Les voies d'accès de ces ports n'ont ainsi que de faibles profondeurs, la force du fleuve s'épuisant en de nombreux méandres ; les gros navires ne peuvent le plus souvent atteindre les quais, ou y faire leur chargement complet. Il en résulte la nécessité d'opérations multiples et de transbordements coûteux qui grèvent considérablement le fret initial.

Un autre inconvénient résultait de l'imperfection

même des voies fluviales qui ne pouvaient assurer qu'un transport intermittent. Les fleuves russes ne sont navigables qu'en certaines parties de l'année, Desséchés l'été, pris par la glace l'hiver, ils n'offrent à la navigation que les moments favorables des grandes crues de printemps et d'automne.

Enfin, les ports eux-mêmes situés à l'intérieur des terres ou en des baies de faible profondeur et sans abri contre les vents du nord, devaient pendant les mois d'hiver, par suite du gel, interrompre la navigation.

Avec l'avènement des chemins de fer, les ports ne devaient plus aussi exclusivement dépendre des voies fluviales. Il devenait possible de choisir l'emplacement d'un port et de le choisir de telle manière que son accès fût libre en tous temps, et permis aux navires de tous tonnages.

C'était la pensée qui inspirait depuis deux siècles la politique russe, et ce fut le premier espoir que permit la construction des chemins de fer :

Il fallait pour cela descendre toujours plus au sud et établir ces ports au delà de l'arête montagneuse qui interrompt le développement des plaines russes au sud parla continuité géologique des chaînes du Caucase et des montagnes de Crimée.

Une des premières lignes projetées fut vers 1850 la ligne de Libau à Théodosie, qui devait unir directement la mer Baltique à la mer Noire. Le port de Théodosie,

situé au pied des monts Jaila, était en eau profonde et libre de glace l'hiver. De grands espoirs étaient mis en ce port qui devait détourner la plus grosse partie du trafic des ports de la mer d'Azor.

Cependant les ports ainsi reliés uniquement par voies ferrées aux lieux de production dont les quais baignaient en eau profonde et libre, payaient chèrement leurs avantages. Situés trop au sud, leur éloignement des lieux de production pesait d'autant plus lourdement sur leur trafic, que les tarifs de chemin de fer grevaient davantage le coût du transport des marchandises qui leur étaient expédiées.

Les ports desservis par voies fluviales n'ont donc pas été entièrement détrônés par leurs rivaux plus récemment entrés en lice. Leurs progrès n'ont même subi qu'une atteinte momentanée ; et il est curieux de constater le récent et rapide développement d'un port qui ne doit les éléments de son trafic qu'aux arrivages par charrois et par voie fluviale. Dans un très récent et très rapide élan, dû uniquement à l'amélioration des voies d'accès du Dniepr, Kherson a subi la progression suivante :

EXPORTATION DE CÉRÉALES, EN TONNES

1904.....	6.815 tonnes
1905.....	311.130 —
1906.....	358.721 —
1907.....	549.980 —

Les ports uniquement desservis par voie ferrée, Théodosie, Berdiansk, Marioupol, Taganrog étaient dépassés en 1907 par un tonnage trois fois supérieur au leur. Seul, Novorossisk devait à sa situation exceptionnellement favorable, et à l'activité et à l'initiative de la Compagnie de Vladicaucase, dont ce port est le point terminus du réseau, de se classer avant le port fluvial de Kerson.

La politique des voies ferrées n'avait pas été en Russie, comme autre part, aux Etats-Unis surtout, une politique exclusive et hostile au développement du trafic fluvial. Elle devait, surtout au début, chercher plus à compléter qu'à concurrencer les voies fluviales.

C'est ainsi que beaucoup de voies ferrées sont établies perpendiculairement aux voies fluviales, telles par exemple les lignes qui unissent la Volga aux ports baltiques, ou les lignes qui aboutissent au Dnièpr, au lieu de leur être parallèles comme le sont par exemple en Allemagne et en France les voies ferrées qui longent le Rhin, la Seine ou le Rhône.

De plus, complétant les réseaux fluviaux, la politique russe des chemins de fer servit admirablement les ports situés à l'issue des voies fluviales en complétant et en élargissant leur rayon commercial.

Aussi faut-il classer pour l'importance de leur tonnage, en tête des ports méridionaux, les trois ports qui doivent leurs arrivages à l'action combinée des voies

fluviales et des voies ferrées : Odessa, située à proximité des embouchures de trois fleuves, Nicolaïeff, sur le Boug, Rostoff, sur le Don et sur le Donetz, tandis qu'après eux, et à un assez long intervalle, sè classeront les ports uniquement desservis par voie ferrée, Novorossisk, Taganrog, Marioupol, Berdiansk et Théodosie.

IV-1. C'est l'un et l'autre, aux deux extrémités de la Nouvelle Russie, situés tous deux à l'issue de deux grands systèmes fluviaux, mais dans des baies un peu à l'écart des vases de l'embouchure des fleuves et offrant à la navigation une rade favorable, que sont Odessa et Taganrog.

Tandis que plus en avant de l'embouchure, Nicolaïeff sur le Boug, Kerson sur le Dniètr, Rostoff sur le Don, doivent leur développement à l'excellence d'une situation géographique, mais que gênent malheureusement les difficultés d'accès ; la création d'Odessa et de Taganrog résultent de cette double nécessité pour un port d'être à l'issue d'une voie fluviale pour bénéficier du bon marché du fret et d'être situé en eau profonde, de telle manière que l'accès des bassins soit possible aux navires de gros tirant d'eau et que la navigation ne soit interrompue l'hiver par les glaces que pendant la plus courte durée.

2. Mais ce sont des ports artificiels dus plus à la volonté du prince qu'à un ensemble de circonstances

favorables. Odessa fondé par Catherine et qui doit au duc de Richelieu son rapide développement, Taganrog port prévu par Pierre le Grand et auquel Alexandre II mit un grand espoir. Cependant, malgré un régime de faveur qui devait assurer leur prospérité exclusive, en arrière d'eux n'ont cessé de se développer les ports qui devaient seulement leur fortune aux avantages naturels de leur situation géographique.

Taganrog a déjà cédé la place à Rostoff, son rival situé en aval du fleuve, tandis que Rostoff est la place de commerce où se font les transactions. Tanganrog n'est plus que la rade commode où vient se faire le transbordement des marchandises. Odessa voit maintenant son étoile pâlir, devant les progrès et les perspectives d'avenir de Nicolaïeff et de Kherson.

La création d'Odessa et les conditions qui favorisèrent son développement ne furent pas sans être en Russie l'objet de vives critiques. Sébastopol offrait à la navigation une rade et un port magnifique, et sa position centrale aurait dû en faire le grand port méridional de la Russie d'Europe. Plus au sud, sous un climat tempéré, à l'abri du vent du nord, c'était un port libre de glace où la navigation aurait été possible toute l'année tandis qu'à Odessa, elle devait être interrompue une partie de l'hiver. C'est sur Sébastopol qu'aurait dû se porter le choix qui fit d'Odessa le grand port de la Russie méridionale.

La situation défavorable d'Odessa devait être plus

vivement ressentie au milieu du XIX^e siècle. Avec l'avènement des chemins de fer, l'éloignement de Sébastopol et sa situation loin des voies fluviales, n'était plus un obstacle absolu à l'établissement d'un grand port de commerce. En fait, Sébastopol fournit une honorable carrière commerciale. Mais en 1897, les autorités militaires virent dans le développement commercial du port des inconvénients pour la défense. Le port fut fermé à la navigation commerciale et resta exclusivement un grand port militaire.

Le port de Théodosie que l'on avait agrandi dans l'espoir de concurrencer avantageusement Taganrog bénéficia de la fermeture du port de commerce de Sébastopol.

D'ailleurs, la situation de Théodosie n'était pas sans avantage. De Djankoï à Théodosie il y a 109 verstes, soit 52 de moins que de Djankoï à Sébastopol. Pour le transport des marchandises et en particulier des céréales, cette situation était préjudiciable à Sébastopol ; un wagon de 750 pouds de blé devait payer 32 roubles de Djankoï à Sébastopol et réalisait une économie de 12 roubles en prenant la direction de Théodosie.

Cependant, la cherté du transport par chemin de fer paralyse le développement du port ; il ne reçoit par Djankoï qu'un faible contingent des céréales du nord ; il reste seulement le débouché de la production du nord de la Crimée qu'il se partage avec le port d'Eupatoria.

3. Le port d'Odessa atteint son point culminant en 1885.

A partir de cette date, on peut constater une période de ralentissement dans l'accroissement progressif de l'exportation des céréales, et pendant les trois années qu'a duré la dernière crise russe, un recul nettement prononcé.

On peut attribuer ce commencement de décadence à des causes générales qui ont d'ailleurs affecté d'une manière générale l'exportation des céréales russes. De grands débouchés européens se sont fermés et la concurrence étrangère sur les marchés de l'Europe occidentale est devenue plus sensible avec la mise en valeur de nouveaux territoires extra-européens.

Mais en outre, Odessa trouve dans sa situation particulière les principales causes qui affectent sa prospérité.

Situé sur la côte nord-ouest de la mer Noire, le port d'Odessa est le point de concentration des grains des provinces du sud-ouest.

Ces provinces sont couvertes par le réseau ferré du sud-ouest dont le point terminus est Odessa, et de plus traversées par la voie fluviale du Dnièstr, dont le trafic aboutit au port après un transbordement onéreux au moyen d'allèges et de chalands.

Le Dnièstr et la voie ferrée ressortent exclusivement du rayon commercial d'Odessa qui n'a dans ce domaine à craindre aucune rivalité.

Mais le port est singulièrement désavantagé par les imperfections de ces deux voies commerciales.

Le Dnièstr n'a qu'un trafic médiocre d'ailleurs concurrencé par la voie ferrée. La région desservie sur son cours est restreinte, et de plus limitée encore par la frontière voisine.

Il a été question d'un canal de jonction le reliant à la Vistule, et mettant en communication fluviale Dantzig et Odessa. Mais Dantzig n'est qu'à 1.500 kilomètres de Londres, Odessa en est à 6.000 kilomètres. Il est à craindre que les céréales de la Podolie et de la Galicie à destination de l'Angleterre n'aient en prenant par Dantzig et la Baltique une route plus courte et un coût de transport moins élevé que par Odessa.

Le port d'Odessa souffre de la construction désavantageuse de l'unique ligne de chemin de fer qui le relie à l'intérieur. Cette ligne qui donne de faciles communications avec l'Autriche et la Roumanie, et dessert avantageusement les provinces du sud-ouest, n'unit le port aux provinces du centre et de la Petite Russie que par de multiples embranchements.

Odessa en subit un grand désavantage, elle est en fait à de grandes distances des provinces centrales qui lui envoient leur blé, tandis qu'elle en est géographiquement assez rapprochée. Ekaterinoslaw, centre d'une fertile région, n'est distante d'Odessa que de 263 verstes par la route postale, tandis que les céréales expé-

diées de cet endroit par voie ferrée doivent parcourir 448 verstes.

Ainsi Odessa reçoit par voie de terre, voie ferrée et charrois et par le Dnièstr l'excédent de la production des grains des provinces du sud-ouest.

Mais pour une considérable partie de son exportation compte les chargements de grains qu'elle reçoit du Boug et du Dnièpr.

5. Les ports situés à l'embouchure de ces fleuves, Nicolaïeff et Kherson d'un accès difficile, devaient envoyer sur allèges ou sur chalauds, pour être chargée en rade d'Odessa sur les gros vapeurs, la majeure partie de leur tonnage.

Nicolaïeff avait en 1894 un port sans facilités. Le canal qui liait son port fluvial à la mer était peu profond et ne permettait de remonter le Boug qu'aux navires d'un faible tirant d'eau. Mais à partir de 1902, la profondeur du canal fut augmentée de manière à permettre aux navires de 6.000 tonnes d'accoster les quais sans difficultés et des brises-glaces fonctionnèrent qui permirent de considérer Nicolaïeff comme un port libre de glace.

Les navires de grand tonnage remontent maintenant le fleuve, prennent à Nicolaïeff une partie de leur chargement et vont seulement le compléter à Odessa. Nicolaïeff, par une ligne de chemin de fer, dessert une vaste région commerciale : les provinces de Kherson et d'Ekatérinoslaw ; plus au nord la petite Russie et les provin-

ces de Koursk et de Voronèje où son rayon vient empiéter sur celui de Rostoff.

Kherson dans une situation magnifique, à la bouche du Dnièpr, peut aspirer aussi à devenir un des ports les plus importants de la Russie méridionale. Comme pour Nicolaïeff son développement était paralysé par le peu de profondeur des voies d'accès ; mais l'embouchure du Dnièpr vient d'être récemment approfondie et les gros vapeurs étrangers peuvent venir charger les grains aux quais de Kherson au grand détriment de Nicolaïeff et d'Odessa.

Kherson subit surtout le désavantage d'être le débouché d'une voie fluviale coupée en deux par des rapides qui interrompent totalement la navigation dix mois de l'année. Mais avec l'approfondissement du fleuve et le creusement d'un canal qui permettraient d'éviter les rapides du Dnièpr, Kherson deviendrait le débouché d'un des fleuves le plus puissant de la Russie et la tête de ligne de la voie fluviale la plus courte qui unit sans interruption la Baltique à la mer Noire.

Mais la prospérité de ces deux ports qui s'accroît chaque année, surtout pour Nicolaïeff devenu le second parmi les ports du sud pour l'exportation des céréales, s'assure au détriment de celle d'Odessa.

Odessa voit s'assombrir son avenir avec l'émancipation des ports qui furent jadis ses tributaires. Son hinterland propre est limité ; la ligne de chemin de fer qui dessert son port est incomplète et mal commode, enfin

la voie fluviale du Dnièstr est sans développement et son perfectionnement ne serait possible qu'au détriment d'Odessa.

6. Toute différente est la situation de Rostoff sur le Don.

Débouché naturel d'un vaste réseau fluvial qu'unit provisoirement une ligne ferrée et dont la construction prochaine du canal Don-Volga assurera l'unité fluviale, Rostoff se trouvera ainsi uni par eau à Saint-Pétersbourg et Astrakhan. Avec l'avantage que lui donnera le bon marché du fret fluvial et le transport par eau sans interruption, l'avenir réserve à son port l'excédent des céréales du bassin de la Volga que drainent vers les ports baltiques les tarifs de faveur des chemins de fer, et le puissant contingent sans cesse en accroissement des grains sibériens qu'attire vers Arkhangel l'attrait du transport par voie d'eau sur un long parcours.

Les relations de Rostoff par voies ferrées ont autant d'ampleur qu'en manque la ligne de chemin de fer qui aboutit à Odessa.

7. Tandis que les ports voisins d'Odessa se développent à son détriment, les autres ports de la mer d'Azov ont un hinterland propre sur lequel n'a jamais prétendu Rostoff, et leur prospérité est faite de la récente mise en valeur de leur arrière-terrain et non des dépouilles du port du Don.

Les deux petits ports de Géniseisk et de Eisk pren-

nent tous deux les éléments de leur expropriation dans le petit rayon dont ils sont le débouché maritime. Eisk situé sur la côte orientale de la mer d'Azov, sur un liman peu profond. Des routes postales unissent ce petit port, d'un côté à Ekaterinodav, de l'autre à Azov et à Rostoff.

Géniseisk à l'extrémité des limans du nord de la Crimée, a le seul avantage d'être tête de ligne d'un embranchement qui vient se souder à Aleksieevka, à la ligne centrale qui traverse l'isthme de Pérékop et aboutit à Sébastopol et à Théodosie.

Marioupol, directement relié par une ligne ferrée à double voie au riche bassin du Donetz, est le port de charbon de la Russie méridionale. Son port après celui de Rostoff, le plus important comme tonnage de la mer d'Azov, est encombré par l'exportation du charbon. Aussi, son exportation de blé est plus faible que ne le comporterait sa situation remarquable de débouché par voie ferrée des fertiles steppes du Donetz qui est une des régions russes la mieux desservie par les chemins de fer.

Il est question de construire une nouvelle ligne qui unirait directement le port de Berdiansk aux bassins houillers et permettrait de dégager le port de Marioupol, devenu rapidement insuffisant, lorsque l'exportation des charbons russes prendra l'importance que l'on peut commencer à prévoir.

De récents travaux ont fait de la ville de Berdiansk, fondée en 1830, le port le mieux outillé de la mer d'Azov. Ses bassins profondément creusés permettent l'accès aux navires de gros tonnage, et par sa situation méridionale, avec l'aide de brise-glaces, son port est libre pendant la plus grande partie de l'hiver.

Son arrière-terrain peuplé de colonies grecques et des tribus nomades Nogaisk que le comte de Maison, organisateur français de la région, a fixées au sol et fait adonner à la culture des céréales, fournissent un important excédent de grains, mais qui serait insuffisant à assurer la prospérité du port.

Berdiansk est surtout le débouché des portages du Dnièpr, et par la ligne ferrée qui l'unit à Alexandrowisk, vient empiéter sur la région commerciale de Kherson et de Nicolaïeff.

Mais malgré cette situation pour donner à son port le développement qui motiverait les importants travaux du port, la construction de nouvelles voies ferrées qui étendrait le rayon commercial de Berdiansk est indispensable.

8. Dans la mer d'Azov, Rostoff sur le Don reste, avec comme seul concurrent possible Taganrog. Mais il ne faut pas oublier que c'est Rostoff qui a supplanté Taganrog. Le rayon de Taganrog empiète sur celui de Rostoff, mais il ne peut être question que d'une concurrence locale. La supériorité de Taganrog sur Rostoff consiste

dans son port maritime qui évite les bras trop peu profonds du delta du Don. La situation maritime de Rostoff exige le transbordement des marchandises exportées par ce port. La rade de Taganrog complète le port de Rostoff en recevant les gros vapeurs sur lesquels sont chargés les grains que leur envoient Rostoff sur sa flotte maritime.

Mais l'approfondissement du bras principal du Don qui se poursuit normalement au moyen de dragues, ou mieux la construction actuellement en projet d'un canal maritime à travers le Delta et qui permettrait aux navires de gros tonnage de remonter à Rostoff, assurerait définitivement la suprématie de ce port sur les autres de la mer d'Azor.

D'ailleurs le port de Taganrog est désavantagé par sa situation. La côte sur laquelle il est construit s'enfonce continuellement sous les apports limoneux du Don. L'avance de la terre sur les eaux est considérable et s'accroît d'une manière sensible chaque année, et il faut de continuels travaux pour dégager le port.

Le danger est pour Rostoff plus à l'est. La Compagnie de Vladicaucase en établissant la ligne de Tsaritzine, Tikoretzkaia parallèle au Don, concurrence fortement la voie pluviale de Rostoff et fait de son nouveau port de Novorossisk, le débouché méridional du bassin de la Volga. De ce côté Rostoff est atteint momentanément dans ses perspectives d'avenir.

I. — L'antiquité. — Routes commerciales du sud au nord par le Borysthène et le Tanaïs, routes d'invasion de l'est à l'ouest, route moderne de l'Inde de l'ouest à l'est. — Les établissements du Bosphore Cimmerien et du Delta du Don. — Tanaïs et Azof. — II. La fondation de Rostof. — III. Le développement de Rostoff au cours du XIX^e siècle et le peuplement des steppes méridionales.

II. Mouvement industriel et commercial : 1. Mouvement industriel ; 2. Commerce régional ; 3. Commerce maritime. — II. Le mouvement de la navigation : 1. Les transports maritimes au long cours ; 2. Cabotage ; 3. Le mouvement fluvial ; 4. Comparaison des années 1905, 1906, 1907. — III. La flotte rattachée au port.

III. Fonctions économiques. — I. Fonction régionale. — II. Fonction maritime. — III. Caractère régional de la fonction industrielle. — IV. Développement dans la fonction maritime. Causes.

II

ROSTOFF-SUR-LE-DON

I^{er} HISTORIQUE

I. — Tous les trafiquants de la Méditerranée vinrent de tous temps sur les bords de l'immense plaine qui s'étend du Danube à la Caspienne, établir leurs comptoirs.

De tous temps aussi ces vastes espaces qui n'offraient aux envahisseurs aucun obstacle naturel furent parcourus par les hordes mongoles que chassaient vers l'ouest la répercussion des grands bouleversements asiatiques.

Du sud au nord et de l'est à l'ouest, s'entre-croisaient ainsi les routes commerciales et les routes militaires.

C'étaient d'abord les routes commerciales du sud au nord. Les riches cités grecques cherchaient des terres d'expansion où elles puissent écouler leurs produits et trouver les matières premières nécessaires à leur industrie ou les produits agricoles nécessaires à leur alimentation. Ces vastes régions leur offraient des minerais, des céréales et des esclaves appréciés ; les peuplades nomades leur étaient des clients faciles. L'interminable cours des fleuves méridionaux et la facilité des communications de leur cours supérieur avec celui des fleuves qui se jettent dans la Baltique, donnait au commerce un transport commode et des communications lointaines.

Etablissant d'abord en quelque endroit favorable du rivage de solides points d'appui, les Méditerranéens poussaient ensuite leurs missions commerciales jusque vers les mers lointaines : la Caspienne qui communiquait avec l'Inde et la Perse et la Baltique d'où provenait l'ambre.

Ainsi par le Borysthène et par le Tanaïs s'engagèrent les Argonautes à la recherche de la toison d'or,

plus tard les marchands de l'ambre baltique, puis enfin tous les marchands arabes, génois ou vénitiens.

Les routes militaires prenaient ces plaines à revers.

C'était la route de l'est à l'ouest que suivirent les grandes invasions mongoles, immenses avalanches humaines qui surgissaient de l'Asie par les issues offertes par la dépression de l'Oural méridional et par les gorges du Caucase, et qui tantôt passèrent par le détroit de Iemi-Kalch et l'isthme de Pérékop et tantôt franchirent le cours inférieur du Don.

C'est actuellement une des futures routes de l'Inde, par les voies ferrées qui vont de l'ouest à l'est, de Varsovie à Rostoff, de Rostoff à Bakou sont interrompues par la Caspienne, reprennent à Krasnovodsk et coupant l'Asie centrale iront bientôt se souder au réseau anglo-indien.

Dans le croisement de ces routes d'invasion et de commerce, des points s'offraient plus spécialement favorables aux installations durables. Parmi les plus favorisés furent les deux issues de la mer d'Azov (1), l'issue maritime au sud, que les Grecs appelèrent le Bosphore cimmerien et l'issue fluviale au nord constituée par les branches du delta du Don.

Sur le Bosphore cimmérien et sur ses approches, les comptoirs grecs, génois et vénitiens prospérèrent et se

1. Palus Mæotis des anciens, les Génois et les Vénitiens désignaient sous le nom de mer de Tana et les Turcs sous celui de Bar-Azak.

développèrent jusqu'à constituer de grandes cités. A l'emplacement des villes modernes de Théodosie et de Kertch, et sur toute la côte, des ruines attestent l'antique splendeur de ces établissements.

A l'embouchure du Don, quoique les terrains mouvants du delta marécageux aient recouvert tous les vestiges, l'histoire a gardé le souvenir lointain de Tanaïs.

De tous temps, l'embouchure du Don devait être désignée pour devenir l'emplacement d'une grande cité commerciale.

Tanaïs, ville grecque, puissante et riche, qui faisait partie selon Strabon du royaume du Bosphore, était devenue le grand marché des barbares d'Asie et d'Europe ; et c'était aussi la ville du blé où venaient s'approvisionner les courtiers des villes grecques.

Au ^xⁱ siècle, occupée par les Polovtzes, tribu de nomades pillards, elle changea de nom et prit celui du roi des Polovtzes, son conquérant, Azoufa. Devenu comptoir génois au ^{xiii}^e siècle, détruite par Tamerlan en 1392, ensuite restaurée par les Génois, Azov tombe en 1471 aux mains des Turcs qui en font une forteresse sous le nom d'Azak,

Elle arrête les incursions des Cosaques qui la prennent d'assaut, puis la laissent reprendre par les Turcs. En 1696 Pierre le Grand s'en empare et Azov reste définitivement à la Russie.

II. — La Nouvelle Russie a joué à l'égard de la

Russie assez vraisemblablement le rôle du Far-West à l'égard des provinces orientales des Etats-Unis. De ses immenses plaines s'était retiré lentement le flot mongol, pour se localiser en des points plus favorables, la Crimée, les embouchures de fleuves et le Caucase. Les Cosaques essaimant du Dnièstr avaient établi leur république sur le Don. Pour ces irréguliers, les fleuves formaient les points d'arrêts où viennent se rassembler et s'appuyer leurs forces. En équilibre entre la puissance turque et tartare et le tsarat de Moscou, par l'habileté d'Ivan le terrible qui leur accorda des « lettres », ils constituèrent les avant-postes de la conquête russe et derrière leur rideau d'éclaireurs, les réguliers russes purent s'organiser, appuyer les points qu'ils avaient conquis et consolider leur avance.

Azov, devenue la citadelle turque Bar-Azak, était un des points principaux de la résistance turque. L'effort des Cosaques s'était déjà porté sur ce fort important, mais victorieux ils n'avaient pu profiter de leur conquête et laissèrent retomber le fort aux mains des Turcs. Ce fut dans une seconde tentative faite avec l'appui de Pierre le Grand qu'ils chassèrent définitivement les Turcs de la contrée.

Mais un problème nouveau se posait pour Pierre le Grand. Les Cosaques qui étaient des auxiliaires précieux tant qu'il fallait aller de l'avant devenaient, après la conquête, des alliés encombrants qu'il fallait contenir.

L'emplacement d'Azov trop avancé fut délaissé, et en un point choisi à la tête du delta du Don sur la rive gauche du fleuve, emplacement plus favorable pour surveiller la République cosaque, Pierre le Grand fonda le fort Saint-Dmitri de Rostoff (1761).

III. — Que ce soit sur les grands lacs ou sur le Missourï, sur la baie de Kotchoubey ou sur le delta du Don, les mêmes événements précèdent l'éclosion des grandes cités modernes ; aventuriers américains, cosaques ou mercenaires de Catherine repoussent le musulman et l'Indien. Un fort appui leur avance et la création d'Odessà, de Chicago ou de Rostoff participent des mêmes circonstances.

Sous les murs du fort quelques maisons s'élevaient rapidement et le commerce ne devait pas tarder à se développer en un point aussi favorisé géographiquement. Un ukase en 1780 permit l'accès de la ville au petit peuple. La population alla alors sans cesse en augmentant. En 1782, Rostoff comptait 1.600 habitants, quinze ans après 3.000. Au milieu du xviii^e siècle ce chiffre avait triplé. Cependant l'organisation de la Nouvelle Russie se poursuivait activement depuis le règne de Catherine II. Sous l'impulsion de la grande impératrice, dans les plaines méridionales de nombreuses colonies étrangères venaient fonder des îlots de culture occidentale, qui devaient dans l'esprit de la Sémiramis du Nord devenir le ferment de la masse russe (La branche grand-

russe par la descente du Don du nord au sud et la branche petit-russe par la route de l'ouest à l'est, commençaient à coloniser les riches plaines de Tchernziam, des rivages de la mer d'Azov, du bassin du Don et de celui du Kouban).

Ce fut d'abord des colonies allemandes qui demandèrent leur première richesse à l'élevage et à la production de la laine avant de la continuer pour la culture du blé ou les cultures industrielles.

Puis vers le nord de nombreuses colonies grecques, restes probables des colonies antiques que venait sans cesse alimenter une active émigration hellénique. Sur les bords de la mer d'Azov, qui avait vu l'ancienne splendeur hellène, se fondaient aussi des villes qui avaient de grec non seulement la désinence comme Berdiansk, Marioupol, mais encore la majeure partie de la population comme Taganrog.

Tandis que la ville de Rostoff se développait entre le fort de Saint-Dmitri et le fleuve, un peu plus haut, bénéficiant d'une situation privilégiée accordée par Catherine, une colonie arménienne créait une ville nouvelle dont la prospérité devait venir doubler celle de Rostoff. A cette ville, les émigrés donnaient le nom de leur métropole de Nakitchévan.

Avec le peuplement de la région, la ville accroissait chaque année son importance commerciale. Le développement du commerce de Rostoff fut surtout favorisé par

la création d'une douane et l'ouverture d'un port en 1834.

Dix ans après, Rostoff exportait pour 7 millions de roubles, en 1884 son exportation dépassait 27 millions de roubles, atteignait en 1896 : 36.739.000 roubles et en 1905, 77.000.000 de roubles.

A la fin du xix^e siècle, la population de la ville s'élevait à plus de 120.000 habitants. Mais pendant le temps de la navigation, les bas quartiers s'emplissent d'une population flottante de 60.000 personnes.

On peut estimer qu'en été la population de Rostoff dépasse maintenant le chiffre de 200.000 habitants.

2° L'INDUSTRIE, LE COMMERCE ET LA NAVIGATION

I. — Des rapports étroits unissent la région et la ville. Mais c'est surtout avec le territoire militaire des Cosaques du Don qui constitue le rayon immédiat de Rostoff que ces rapports sont directs et les progrès parallèles.

1. Traversé par un grand fleuve et plusieurs voies ferrées, voisin du bassin du Donetz, le plus grand bassin houiller de la Russie, possédant même sur son sol d'importants gisements de charbons et d'anthracites dont les plus riches donnent lieu à de prospères exploi-

tations, le territoire militaire des Cosaques du Don réunit les conditions les plus favorables au développement de l'industrie.

— Nombre d'usines — — dans — le		
gouvernement des cosaques du don	et dans la préfecture de Rostoff	
7.978	9	Moulins.
1	5	Fabriques de tabacs.
4	»	Usines métallurgiques.
9	3	Fonderies et constructions mécaniques.
12	5	Fabriques de ciment.
389	2	Huilleries.
6	14	Fabriques de bougies et fonderies de suif.
21	5	Savonneries.
4	3	Fabriques de macaronis.
213	15	Briquetteries.
47	2	Tanneries.
1	4	Lavages de laine.
91	1	Préparation du poisson, etc.

De puissantes usines métallurgiques ont été créées récemment à Taganrog et à Makiewka. Mais Rostoff est resté en dehors de ce mouvement. Cependant, dans la préfecture de Rostoff, l'industrie a fait de considérables progrès. Le mouvement industriel de la préfecture de Rostoff a été marqué par une concentration plus grande des entreprises, ce qui permet à la ville, avec un nombre d'établissements bien inférieur à celui du territoire militaire, de fournir plus de la moitié du chiffre d'affaires de l'ensemble des établissements industriels du territoire militaire tout entier.

La suprématie de Rostoff est nettement établie en ce qui concerne l'industrie meunière et la fabrication des tabacs.

Tandis que les 7.978 moulins que la statistique dénombre dans le territoire militaire sont presque tous des moulins à vent, et dont l'usage est purement local, les quelques moulins de Rostoff sont de puissantes entreprises munies de tout l'outillage moderne et à très puissant rendement.

Quant à la fabrication des tabacs, elle a acquis à Rostoff un développement considérable, et certaines usines de la ville sont parmi les plus puissantes de la Russie.

Années	Chiffres d'affaires de l'ensemble des usines et fabriques du territoire militaire des Cosaques du Don	Mouvement commercial dans les territoires militaires des Cosaques du Don	Douane de Rostoff	
			Exportation	Importation
1900	58 1/4		41 1/5	2 1/3
1901	54 1/2		32 1/6	2 1/2
1902	60 1/3	46	28 1/6	2 3/4
1903	58 6/10	49 6/10	57 1/2	1 3/4
1904	57 1/10	61 3/4	61 3/4	1 3/4
1905	68 3/4	69 6/10	77 3/4	3 1/3
1906	60 1/2	68 1/10	38 1/2	3 1/3

En millions de roubles.

2. Des foires importantes, et jadis en pleine prospé-

rité, mais à qui le développement des chemins de fer a fait subir une diminution croissante de leur activité, se tiennent plusieurs fois par an à Rostoff et dans les principales villes du territoire militaire.

Les transactions portent sur les céréales, les bêtes à cornes, les chevaux, les moutons, le poisson, la laine, les peaux que viennent y vendre les paysans. En contre-partie, ces marchés fournissent aux populations rurales des produits manufacturés, le bois, les épices, etc.

TOTAL DES EXPORTATIONS DE ROSTOF SUR LE DON,
(Y COMPRIS NACHITCHEVAN ET AZOF)

Années	En millions de pouds	Années	En millions de pouds
1885	38 $\frac{4}{10}$	1897	46
1886	21 $\frac{6}{10}$	1898	45
1887	36 $\frac{4}{10}$	1899	51
1888	64 $\frac{9}{10}$	1900	58
1889	42 $\frac{1}{2}$	1901	46
1890	48 $\frac{1}{10}$	1902	58
1891	38 $\frac{1}{10}$	1903	82
1892	22 $\frac{1}{3}$	1904	89
1893	41 $\frac{4}{5}$	1905	85
1894	47 $\frac{1}{2}$	1906	46
1895	68 $\frac{1}{10}$	1907	50
1896	53 $\frac{3}{5}$		

3. Les céréales forment la base de l'exportation. Au second rang, viennent les laines dont l'exportation marque une diminution progressive.

Les autres produits exportés sont les graines, le son, la farine, les tourteaux.

EXPORTATION DE ROSTOFF (Y COMPRIS NACHITCHEVAN ET AZOF)

Années	Blé	Seigle	Orge	Avoine	Céréales diverses	Graines		Tourteaux	Son	Farine	Laine	Divers
						de lin	ravison					
1904	41.269	15.624	29.382	24	3	204	761	632	1.122	24	88	107
1905	41.900	15.200	25.600	629	0,250	207	202	452	1.022	75	»	2
1906	22.100	4.400	18.000	402	1	116	»	479	1.167	44	»	13
1907	14.478	12.376	22.142	0,750	36	47	18	93	1.514	28	77	11

En milliers de pouds.

Le chiffre des importations est infime comparé à celui des exportations. Mais en réalité le commerce de Rostoff demande à l'étranger une plus grande quantité de produits que ne le laisserait soupçonner la douane. Mais ces produits sont fournis par les maisons de commission d'Odessa, de Varsovie et des ports baltiques et sont réexpédiés par chemin de fer sur Rostoff.

II. — Les statistiques concernant les mouvements du port considèrent trois sortes de trafic :

1. Les transports maritimes au long cours qui concernent les relations commerciales entre Rostoff et les ports étrangers. Les marchandises n'étant pas chargées directement à Rostoff, le sont en rade de Taganrog et les navires complètent le plus souvent leur chargement à Kertch, après le passage du détroit de Ieni-Kaléh.

L'exportation est la base de ce trafic. Les importations sont insignifiantes, Rostoff s'approvisionnant de marchandises étrangères par l'intermédiaire d'Odessa et de Varsovie ;

2. Le cabotage concerne les rapports entre les ports russes.

Il est régi par la loi du 29 mai 1897, qui le réserve aux navires portant le pavillon russe et commandés par des nationaux (à l'exception du trafic du sel) ;

3. Le mouvement fluvial.

Il est intéressant de comparer pour l'ensemble de la

navigation, maritime et fluviale, les trois années 1905, 1906, 1907.

1905 est la dernière d'une série de bonnes années qui donnait pour le mouvement fluvial par exemple, une moyenne normale de 50 millions de pouds, et qui, pour le trafic avec l'étranger, oscillait de 80 à 100 millions de pouds.

Les transports maritimes intérieurs marquent une diminution constante dont les principales causes sont la crise générale, et surtout la crise de l'armement russe. Mais l'année 1905 déjà marque la décadence. De 1898 à 1900, le cabotage donnait lieu à un mouvement de 20 à 24 millions de pouds.

MOUVEMENT DU PORT

En 1000 pouds		— 1905 —	— 1906 —	— 1907 —
— 1° Par mer : —				
Trafic avec l'étranger	exportation	85.454 1/4	46.765 1/2	50.826 1/4
	importation	750 1/2	620 1/2	472 3/4
	Total	86.204 3/4	47.386	51.299
Cabotage	expédié de Rostoff	10.871 1/4	11.516 3/4	11.136
	arrivé à Rostoff	6.611 3/4	6.276 3/4	5.766
	Total	17.484	17.793 1/2	16.902
Total du mouv ^t maritime		103.687 3/4	65.179 1/4	68.201
— 2° Trafic fluvial : —				
	expédié de Rostoff	39.678 1/2	16.924 1/2	20 847 3/8
	arrivé à Rostoff	4.450 3/4	4.764 1/4	4.207 3/8
	Bois	4.960	4.470	3.915
Total		49.089 1/4	26.158 3/4	28.969 3/4
Total général		152.776 3/4	91.337	97.171

III. — Les bras du Don, mal entretenus, insuffisamment dragués, ne peuvent permettre aux navires de haute mer de gros tonnage, soit de remonter le delta, soit de prendre leur chargement complet aux quais de Rostoff, ces navires doivent faire ou compléter leur chargement en rade de Taganrog.

Une flotte de gros bateaux à vapeur transporte le blé de Rostoff à la rade où s'effectue le transbordement à l'aide de chalands, ou directement.

La flotte fluviale comprend de grosses barges en bois ou en fer, qui à l'aide de remorqueurs font le transport sur le Don des marchandises lourdes, céréales, charbon, bois.

Les bois jadis étaient expédiés de Kalatch, surtout par radeaux, mais on préfère maintenant pour le transport des bois l'emploi du wagon et du bateau, et les expéditions par radeaux sont de moins en moins importantes.

Le trafic ordinaire du fleuve, en dehors des marchandises lourdes, est effectué par bateaux à vapeur mixtes qui transportent à la fois les voyageurs et les marchandises.

De plus, un certain nombre de remorqueurs sont affectés à la traction des barges ; quelques-uns de ces remorqueurs servent aussi au transport des marchandises.

La flotte fluviale et la flotte maritime sont enfin

complétées par 150 à 200 bateaux à voiles et une centaine de bateaux de types divers.

Un mouvement d'accroissement très sensible de la flotte se fit sentir de 1902 à 1905. Les bonnes récoltes avaient déterminé une forte exportation ; un trafic considérable élevait le fret à des prix rémunérateurs. Mais en 1905 la récolte fut très mauvaise, et les années suivantes, elle fut médiocre ; le trafic faiblit, et le fret baissa. A cela venaient s'ajouter les difficultés issues de l'état général économique du pays : la main-d'œuvre plus exigeante et plus chère, la hausse du prix du charbon concordant avec la baisse du fret aggravée encore par la concurrence plus âpre qui résultait de l'accroissement de la flotte, diminuèrent jusqu'à réduire à néant les bénéfices des armateurs. En 1907 la crise s'aggravait et une des plus importantes entreprises de navigation cessait ses paiements. Sa flotte dispersée par la vente aux enchères ne trouvait pas acquéreur pour toutes ses unités.

En somme, 1905 est le point culminant de l'accroissement de la flotte. A partir de cette année, les constructions navales chôment, et le nombre des unités ne s'accroît guère et se trouve même en faible diminution pour quelques catégories ; ainsi, pour la catégorie des remorqueurs et celle des bateaux à vapeur qui font le service de Rostoff à la rade on note, en 1906, une diminution de quelques unités.

FLOTTE RATTACHÉE AU PORT DE ROSTOFF EN 1905

— Flotte fluviale : —		— Flotte maritime : —	
Barges en fer.....	12	Bateaux à vapeur.....	81
Barges en bois.....	212	Chalands.....	22
Remorqueurs.....	42	Bateaux à voile.....	66
Bateaux à vapeur (mix- tes : voyageurs et mar- chandises).	18		
Bateaux à voiles et di- vers.			
	190		

La contenance de la flotte fluviale est d'environ 15 millions de pouds. Le tonnage de la flotte maritime était en 1905 de 21.835 tonnes.

3° LES FONCTIONS ÉCONOMIQUES DU PORT DE ROSTOFF SUR LE DON

I. — Quoique l'avènement économique de Rostoff soit de date récente, les diverses fonctions des ports modernes y apparaissent assez nettement distinctes, mais chacune à un degré de développement différent.

La fonction maritime de Rostoff est déterminée exclusivement par la production agricole de l'arrière pays.

L'exportation des produits agricoles fut la première manifestation de son activité et en reste encore aujourd'hui le principal élément. Son étroite corrélation avec

la production agricole la met sous l'influence de l'évolution de l'agriculture dans le rayon du port et lui en fait subir les effets.

Tant que l'élevage prédomina dans les steppes, la laine fut le principal article exporté. Avec la mise en culture progressive des terres méridionales et l'émigration toujours plus à l'est des grands troupeaux, l'exportation des laines doit marquer une continuelle décroissance, et laisser les céréales fournir à peu près exclusivement la totalité de l'exportation.

Le vide de l'arrière pays au début, par suite l'inexistence de son pouvoir d'achat, et plus tard, lorsqu'avec son peuplement le pouvoir d'achat de l'arrière pays apparût et s'accrût, les difficultés artificielles créées par la politique protectionniste russe ont paralysé le développement de l'importation.

Aussi l'exportation des produits agricoles ne rencontre aucune contre-partie réelle dans un mouvement d'importation dont on ne peut constater que l'insignifiance, elle reste donc jusqu'à présent la seule manifestation de la fonction maritime de Rostoff.

II. — La ville, par sa place au milieu d'une vaste région en plein développement, a un important rôle régional à jouer. Elle est le centre d'un commerce dont la prospérité suit le développement de la région et l'accroissement de son pouvoir d'achat.

Par la construction des chemins de fer, mise en étroits

rapports avec le rayon manufacturier de Moscou et les centres commerciaux et industriels de Varsovie et d'Odessa, Rostoff est devenue leur vassale pour l'appropriation de son commerce local en produits manufacturés.

La fonction régionale et la fonction maritime de Rostoff sur le Don apparaissent ainsi distinctes ; l'une faisant du port l'exutoire des produits agricoles du rayon, et l'autre faisant de la ville l'entrepôt des produits manufacturés demandés par la région.

Mais, des deux parts, on ne voit de mouvements de marchandises que dans un seul sens. Il apparaît qu'un certain équilibre manque à chacune de ces deux fonctions. Cet équilibre est fourni dans les ports modernes par les entreprises industrielles installées dans le plus proche voisinage du port ; la fonction industrielle vient ainsi compléter les fonctions régionales et maritimes.

III. — Dans les ports des pays neufs où le mécanisme de la vie économique moderne est encore loin d'apparaître dans son entière complexité, l'industrie ne peut prétendre à concurrencer sur les marchés lointains les vieilles industries puissamment centralisées et fortes de traditions et de capitaux.

Son rôle est donc restreint comme nous devons le constater pour le port de Rostoff.

En effet, la fonction industrielle revêt ici, soit un caractère purement régional, soit un caractère complémentaire de la fonction maritime.

Nous trouverons le caractère complémentaire de la fonction maritime, dans les entreprises industrielles qui feront subir une première transformation, transformation souvent sommaire aux produits de l'exportation pour en faciliter la vente et en diminuer le coût de transport en leur donnant une valeur plus grande sous un poids moindre. Ce sont les lavages de laine qui débarrassent ce produit du suint et des poussières qui entrent pour une grosse part dans le poids de la marchandise brute, c'est encore la minoterie.

Ces deux industries sont prospères à Rostoff et fortement organisées. Elles ont une influence importante sur le marché et en régularisent les cours.

Dans une autre catégorie d'entreprises industrielles, c'est le caractère régional qui domine.

Parmi les produits que le commerce doit distribuer dans la région, il en est qui par leur poids élevé et par la faiblesse de leur prix supportent difficilement la cherté d'un long transport terrestre ; et surtout quant à proximité se trouvent les matières premières nécessaires à leur fabrication, il devient très avantageux de les produire sur place.

Les briqueteries, les fabriques de ciment, les fours à chaux et à plâtre, etc., trouvent dans la région ou dans le voisinage même de la ville, les marnes et les terres nécessaires à la fabrication de leurs produits ; les fabriques de bougies, les fonderies de suif,

les savonneries, les huileries, les fabriques de macaroni trouvent sur le marché la matière première abondante et à bas prix.

Les produits de ces industries sont ainsi offerts à la clientèle régionale en évitant le coût d'un long transport et sans être grevées par les commissions de trop nombreux intermédiaires.

Mais si l'on fait exception des cinq fabriques de tabac que compte Rostoff, dont la production est d'une très grande importance, la fonction industrielle de Rostoff est limitée aux entreprises qui viennent d'être classées.

IV. — Les statistiques montrent la régulière progression du commerce régional et de l'industrie de Rostoff. Seule, la rapide éclosion industrielle dont a été le théâtre le bassin du Donetz est venue accélérer pendant quelques années ce mouvement, et la crise dernière, récemment en a un peu atténué les progrès.

Au contraire, en ce qui concerne l'exportation des céréales, on doit constater une progression irrégulière marquant de continuel à-coups et de brusques soubresauts. Les statistiques marquent tantôt un majestueux développement qui s'étend sur plusieurs années, puis soudain un affaissement subit et un non moins brusque relèvement.

Cette déplorable situation est due d'abord à l'étroite sujétion dans laquelle se trouve vis-à-vis de l'agriculture russe l'exportation dont le trafic tend à ne porter à

peu près exclusivement que sur les céréales, ensuite à la mauvaise organisation du marché de Rostoff, et aux conditions défavorables du transport des céréales par chemin de fer. Enfin, parmi les causes générales de cet état, il faut noter l'action du régime économique russe et l'état d'infériorité sur le marché mondial, dans lequel se trouve le commerce des céréales russes.

PREMIÈRE PARTIE

LA PRODUCTION AGRICOLE

I. — LES CONDITIONS GÉNÉRALES DE L'AGRICULTURE RUSSE

I. Les conditions générales : 1. La production russe et la production des autres pays (France, Etats-Unis, Russie) comparée ; 2. Le rendement comparé de divers pays producteurs de céréales (Grande-Bretagne, France, Etats-Unis, Argentine, Russie) ; 3. Les conditions climatiques et la nature du sol (la terre noire) ; 4. Le paysan russe, ses aptitudes et le régime économiques. — 5. Conclusion. — **II. La répartition dans la culture des céréales :** 1. Répartition générale. — 2. Blé et seigle. — 3. Blé d'été et blé d'hiver.

I.—1. La Russie est, après les Etats-Unis, le pays qui produit la plus grande quantité de céréales. Mais pour apprécier la valeur de la récolte, il ne faut pas seulement considérer le total de la production.

Le froment a un plus grand prix de vente que le seigle, l'avoine ou le maïs ; la récolte qui donne une proportion plus grande de froment est supérieure en valeur

relative à celle qui donne la prépondérance aux céréales grises. En considérant l'importance respective de chaque céréale, on voit que ce n'est pas seulement la volonté de l'agriculteur qui détermine la proportion du froment, du seigle ou de l'avoine dans la culture d'un pays. Le blé réclame un climat plus doux, un sol plus riche, des soins plus grands. Chaque fois que les conditions climatiques ne seront pas favorables à la culture du froment, le cultivateur doit se contenter de la culture du seigle ou de l'avoine, plantes plus résistantes.

Il n'en sera pas de même lorsque le cultivateur n'aura qu'à compter avec l'aptitude culturale du sol. Il pourra corriger ou modifier la terre par des labours plus profonds, et par un apport d'engrais. Cette tâche ne lui sera pas au même degré facile dans tous les pays.

Aux Etats-Unis, en Russie, où les transports sont chers, où le prix sur le lieu de production n'est pas assez élevé, chaque fois que le coût de production devra être artificiellement élevé, il devra abandonner la culture du froment et donner la préférence au seigle (1).

En France, par exemple, il n'en sera pas de même ;

1. En pénétrant plus avant dans l'étude de la production des céréales en Russie, apparaissent d'autres causes qui influent encore sur la répartition des céréales dans ce pays. Considérant les rapports généraux de la production au point de vue international, nous ne pouvons retenir que les causes les plus générales.

le prix d'achat plus élevé sur le bien de production permet au cultivateur de rechercher la céréale qui obtiendra le prix le plus élevé, et de lui donner artificiellement un rendement plus grand au moyen d'une culture plus soignée : engrais, labours profonds, meilleur choix des semences.

Il est intéressant de comparer au point de vue de la production totale, les deux pays à culture extensive et exportateurs de céréales, les Etats-Unis et la Russie et la France pays à culture intensive dont la production est suffisamment puissante pour à peu près satisfaire la consommation nationale, mais où le prix de revient trop élevé ne permet pas l'exportation.

EN MILLIONS D'HECTOLITRES (MOYENNE 1896-1905)

	— France —		— Russie —		— Etats-Unis —	
	Chiffres absolus	Chiffres relatifs	Chiffres absolus	Chiffres relatifs	Chiffres absolus	Chiffres relatifs
Froment.	115.4	44.2 0/0	200.3	24. »	244.2	15.2
Seigle...	20.5	7.9	243.8	29.4	10	0.7
Avoine...	92.2	35.5	252.1	30.4	335.9	21.2
Maïs....	8.8	3.4	11.1	1.5	954.2	59.7

EN MILLIONS D'HECTOLITRES (MOYENNE 1896-1905)

Nous négligeons les autres céréales, comme l'orge et le sarrasin. La comparaison des chiffres relatifs est remarquablement favorable à la France, dont elle montre la qualité et la valeur de la récolte. La Russie, avec

une production de froment moins grande que celle des Etats-Unis, offre un chiffre relatif plus élevé. La raison en est dans l'influence qu'exerce l'exportation sur la répartition des céréales. La Russie donne d'autre part la préférence à l'avoine et au seigle et les Etats-Unis à l'avoine et au maïs ; plantes moins exigeantes et comme le maïs mieux adaptées au climat, que le cultivateur ne peut modifier.

2. Dans le pays de la terre noire, dont la fertilité est sans cesse vantée, considérée comme miraculeuse, le rendement est d'une extrême faiblesse. Le paysan anglais qui produit industriellement le froment, obtient le rendement le plus élevé, de 16 à 30 grains pour un ; le paysan russe obtient seulement 4 pour 1.

(*Géographie économique*, Dubois, p. 167.)

Ce rendement est aussi faible non seulement quand il est comparé à celui des terres de l'Europe occidentale, mais encore comparé aux terres neuves et nouvellement défrichées de l'Amérique. Le tableau suivant nous permet d'apprécier cette différence.

Les causes de cette faiblesse du rendement, nous les trouverons dans les conditions climatiques et dans la nature du sol cultivé, enfin dans les conditions économiques et sociales d'où dépendent l'habileté et la richesse du cultivateur.

En considérant seulement les années ordinaires, on obtiendrait une moyenne de rendement acceptable. Mais

la récolte n'est jamais certaine et peut manquer entièrement remboursant à peine le grain confié au sol comme semence, comme cela se voit dans les mauvaises années dans beaucoup trop de régions.

MOYENNE DU RENDEMENT A L'AIRES EN BUSHELs { D'après Rubinov.
Russian voheat.
Surplus (Tableau 19).

Moyennes quinquenna- les	Grande Bretagne	France	Etats-Unis	Argentine	Russie d'Europe
1883-1887	34,1	18,1	11,9	»	7,8
1888-1892	35	17,1	12,8	10,8	7,2
1893-1897	33,5	18,3	12,8	11,7	9,2
1898-1902	35,4	20,1	13,9	10	8,8
1903	33,3	22,7	12,9	11	10,4
1904	27,7	18,6	12,5	12,1	11,4

3. Le climat continental de la Russie, trop froid l'hiver, trop chaud l'été, tombées d'eau subites et trop abondantes qui noient tout, tandis que pendant de longues semaines le pauvre cultivateur attendra vainement la bienheureuse ondée qui pourrait sauver la récolte, climat à extrêmes, lequel est le premier responsable. La récolte de 1904 a été fortement affectée par des pluies trop abondantes. Celles de 1891 et de 1905, années de malheur et de terrible misère, ont été affectées par des sécheresses si prolongées que dans certaines régions, la récolte ne valait pas la peine d'être enlevée.

La capillarité du sol favorise ces conditions défavo-

rables. Ce n'est que par des pratiques dictées par l'expérience du paysan que l'on peut combattre ce fléau. La science agronomique n'a pas son dernier mot dans cette lutte, et par ironie singulière, comme pour favoriser l'apathie et l'esprit de routine du paysan russe, ce sont précisément les terrains les mieux fumés, ceux sur lesquels on a fait les labours les plus profonds, qui à cause de la friabilité du tchernozième, laissant avec plus de facilité s'évaporer l'humidité du sol, sont plus éprouvés.

Ceux au contraire qui ont été travaillés légèrement par les charrues primitives du paysan, opposent à l'évaporation une terre plus compacte et moins profondément fouillée et conservent dans les mottes et les landes de gazon que réprouve le cultivateur occidental, un peu plus d'humidité qui peut-être atténuera le désastre.

On a fait de la terre noire, du fameux tchernoziom, un éloge si grand que l'on commence à le trouver excessif. Il rencontre des adversaires parmi les agronomes russes. Sa réputation avait été surfaite ; elle est à présent bien entamée. C'est sur la terre noire que le plus fréquemment les sécheresses produisent leurs effets et que les récoltes sont les plus irrégulières. La nature du sol, indépendamment des conditions climatiques, intervient donc. En réalité, le tchernoziom est plutôt une terre prodigue qu'une terre riche. Terre peu

perméable, se laissant difficilement pénétrer par la chaleur et qui de plus ne se dégèle pas assez tôt ; ses cultures sont plus tardives que sur les terrains sablonneux et les jeunes pousses trop tendres résistent moins facilement aux gelées du printemps. Elle se laisse moins pénétrer par la pluie ; si la pluie est violente, une croûte se forme à la surface qui fait s'écouler l'eau en torrent, raviner le sol, sans la laisser pénétrer les couches profondes, et former des réserves d'humidité pour les jours secs.

La terre noire est encore coupable d'un dernier méfait. Sa prodigalité dans les bonnes années et les conditions particulières des mauvaises récoltes qui rendent décevantes les pratiques d'une culture consciente et raisonnée, encouragent le fatalisme et la paresse du paysan russe qui des deux a cependant une bonne provision.

Quand la terre donnera, il y aura toujours assez de grains : quand la récolte manquera, elle manquera aussi bien dans la propriété bien travaillée du grand propriétaire foncier soucieux d'une culture scientifique, que dans le champ misérable et à peu près inculte du paysan. Aussi à quoi bon s'en remettre à sa charrue et à ses mains, Dieu et ses saints font suffisamment bien les choses et l'homme doit s'en remettre à eux. Aussi, le laboureur des terres noires est-il plus apathique, moins énergique et moins travailleur que celui

des terres moins favorisées, dont l'activité, la prévoyance et le souci viennent atténuer la pauvreté du sol. Terre grasse, homme paresseux, dit le proverbe de tous les pays agricoles.

4. Les conditions climatiques et la nature du sol sont les premières causes de l'irrégularité des récoltes et de la faiblesse du rendement. Le régime de la propriété rurale et la situation économique de l'agriculture russe ne viennent pas atténuer ce déplorable état de chose.

Le choix des cultures et le rendement ne sont pas le même suivant le régime de propriété de la terre cultivée. Les paysans soumis au régime communiste du mir cultivent de préférence les céréales. Près des deux tiers des céréales sont récoltées sur les terres des paysans. Au contraire, sur les terres privées sont faites de préférence des cultures industrielles à grand rendement, betteraves à sucre, tabac, etc., mais qui exigent des soins plus grands, des capitaux et une méthode rationnelle. Sur les terres communales, le rendement en céréales est beaucoup plus faible que sur les terres voisines soumises au régime de la propriété privée. Les cultures des terres privées, chaque année se transforment, s'améliorent, accroissent leur rendement. Sur les terres communales, on ne constate aucun progrès, aucun perfectionnement.

Si dans certaines régions où le mir est pratiqué, on constate un progrès dans l'accroissement de la quan-

tité des céréales produites, ce n'est, ni à l'amélioration de la culture, ni à un plus grand rendement qu'il faut attribuer cet accroissement, mais à une extension des terres emblavées. Des bois ont été coupés et défrichés, des prairies ont été labourées et semées, des étangs vidés et mis en culture. Dans ces régions, la culture du blé s'est accrue souvent au détriment de l'élevage et entraîne parfois une diminution du cheptel communal. Ailleurs, au contraire, à la suite des mauvaises années sur les terres soumises au régime communiste, la production des céréales a diminué et le rendement s'est encore affaibli.

Si ce régime ne paralyse pas chez le paysan russe toute velléité d'initiative, c'est que celle-ci ne s'y trouve pas encore.

Ignorant et routinier, le paysan russe est un mauvais agriculteur.

Mais le serait-il, pourrait-il améliorer sa condition et faire une agriculture plus rationnelle. Les impôts pèsent lourdement sur lui. Les mauvaises années l'ont endetté, les sécheresses l'ont forcé à vendre son bétail de ferme à vil prix, parce qu'il ne pouvait plus le nourrir. Que faire pour pouvoir trouver l'argent indispensable, sinon faire la culture la plus simple, et pour laquelle seulement il est outillé, la culture des céréales.

Dans ce grand pays, si différent de nos pays occiden-

taux et seulement comparable pour les conditions du sol et du climat aux territoires nouveaux de l'Amérique, il semble que la population rurale n'a pas su s'adapter aux conditions nouvelles qui s'imposent à elles et trouver la méthode spéciale nécessitée par les circonstances de temps et de lieu.

Si nous laissons de côté les terres soumises au régime de la propriété privée et cultivées d'une manière intensive, si nous considérons la propriété paysanne qui réunit la grande majorité des terres cultivées et qui est presque entièrement réservée à la culture des céréales, « c'est le règne de la culture primitive, peu productrice et sujette à toutes les influences néfastes des saisons, à toutes les malechances propres au pays où l'agriculteur n'a pas encore su se rendre maître des conditions qui l'entourent, mais se laisser au contraire subjugué, dominer par elles. Et tel est encore le cas pour une grande partie de la Russie, sinon pour la Russie tout entière ». (Yermolof. *La Russie agricole*, p. 94.)

5. Ainsi, les caractéristiques de la culture russe sont la faiblesse du rendement et l'irrégularité des récoltes.

Le climat de la Russie, climat continental, encore aggravé par un déboisement imprudent et la nature du sol, l'inaptitude et l'inexpérience du paysan russe sont les premières causes, puis les conditions économiques et le régime de la propriété, en paralysant le personnel

agricole et en tuant en lui tout germe de perfectionnement, non seulement n'apportent aucune amélioration au présent, mais font craindre que l'avenir ne soit aliéné.

II.— Si l'on excepte le maïs qui n'est cultivé que dans les provinces du bassin méridional du Dnièstr et dans quelques districts du Caucase septentrional, les quatre autres céréales : le seigle, l'avoine, le blé et l'orge sont à peu près cultivées partout en Russie. C'est une conséquence de cette remarquable unité climatérique qui est la caractéristique de la Russie. Les fleuves qui se jettent dans les mers du sud sont gelés durant l'hiver ainsi que les fleuves qui se jettent dans la mer Baltique ou la mer Blanche. Les céréales qui prospèrent sur les bords du Don ou du Dnièpr peuvent aussi venir sur les bords de la Dwina.

Dans le gouvernement d'Arkhangelsk au climat rigoureux et la terre pauvre, les terres semées en blé entrent encore dans la proportion de 1 à 2 0/0 des surfaces emblavées (1).

En Bessarabie, pays de la vigne et du maïs, malgré la douceur du climat et la fertilité du sol, le seigle,

1. Les proportions indiquées dans ce chapitre sont établies d'après les statistiques réunies dans l'étude sur la Russie agricole de M. Rubinof : *Russia's Wheat surplus*, et d'après le chapitre sur la culture des céréales de l'ouvrage publié sous la direction de M. W. de Kowalewsky : *La Russie au XIX^e siècle*.

céréale des pays froids et des terres pauvres, intervient dans la proportion de 4 à 5 0/0.

Le seigle vient au premier rang des céréales cultivées.

Dans la région de la moyenne Volga, la moitié des terres ensemencées le sont en seigle, de 40 à 50 0/0, quelquefois de plus de 50 0/0 dans les gouvernements de Wladimir, Kazan, Simbirsk.

Dans les provinces des bords de la Baltique, en Pologne, dans les gouvernements septentrionaux de Vitebsk, d'Arkangelsk, de Pern, la proportion va de 20 à 40 0/0.

C'est dans les provinces méridionales que la culture du seigle faiblit ; elle est insignifiante dans le Caucase septentrional. En Bessarabie, sa proportion est de 5 0/0, en Crimée de 17 0/0 et en Petite Russie de 19 0/0. Sur le territoire des Cosaques du Don, sa proportion se relève et il occupe environ le cinquième des surfaces consacrées aux céréales.

Après celle du seigle, la culture qui couvre la plus grande superficie est celle de l'avoine.

Proportionnellement à celles consacrées aux autres cultures, les surfaces destinées à la culture de l'avoine viennent au premier rang dans la région du nord où elles dépassent la moitié des surfaces cultivées. Leur proportion est beaucoup moins grande dans les régions de la terre noire où elles oscillent entre 5 et 10 0/0.

Cette culture n'est pas faite, comme celle du seigle,

en vue de la consommation locale, mais surtout pour la vente à l'intérieur et pour l'exportation.

Ensuite, par rang d'importance, viennent la culture du blé et celle de l'orge. Ces deux céréales, dont la culture, comme celle de l'avoine est faite surtout en vue de la vente et de l'exportation, sont cultivées principalement dans les régions de la terre noire et en particulier dans les steppes méridionales.

Deux faits importants dominent la culture des céréales en Russie au point de vue de la répartition, ce sont :

La prépondérance de la culture du seigle ;

Les progrès de la culture du blé.

2. Les deux céréales ont deux zones bien distinctes où chacune d'elles fait le fond de la culture : Centre et moyen Volga pour la zone du seigle, régions de la terre noire : Petite Russie, Nouvelle Russie, Bas Volga et Caucase septentrional pour la zone du blé. Mais dans chacune de ces zones, de la prépondérance d'une des deux céréales ne résulte pas l'exclusion de l'autre. Les deux céréales se pénètrent mutuellement dans leurs zones respectives. Si l'on fait exception de quelques départements où pour des causes atmosphériques, la culture d'une des deux céréales est rendue impossible, partout à côté de la céréale dont la culture prédomine, l'autre céréale est cultivée encore en notable proportion.

C'est la destination de la récolte qui agit ainsi en

dehors des conditions climatériques et de la nature du sol, et parfois même vient modifier leur influence.

Le paysan a surtout en vue la consommation locale. La farine grise est le mets national du peuple russe et la nourriture principale du paysan russe. La culture du seigle demande moins de travail et donne un plus grand rendement que la culture du blé. Le seigle résiste mieux aux mauvais hivers et supporte mieux la sécheresse. Sa culture fait ainsi courir un moins grand risque au cultivateur. Pour ces raisons, le paysan russe préfère la culture de seigle à celle du blé.

Le propriétaire produit pour la vente à l'intérieur et pour l'exportation ; le prix de vente du blé étant plus élevé que celui du seigle, sa culture devient ainsi pour lui plus rémunératrice.

Si nous considérons seulement ce point de vue, nous aboutirions à cette conséquence : chaque fois que les conditions climatériques le lui permettent, l'agriculteur sur la propriété privée sèmera du blé. Le paysan, sans tenir compte de la nature du sol, donnera la préférence au seigle.

Mais le paysan russe ne peut pas toujours travailler exclusivement pour la consommation locale. Il doit aussi se procurer de l'argent pour payer ses impôts, acquitter les diverses charges que la nécessité et son imprévoyance ont rendu parfois très lourdes. Il pourra souvent prévoir qu'au lieu de conserver son grain

exclusivement pour sa nourriture, il sera forcé d'en vendre une partie, parfois même une très grosse part. Il sera alors préférable pour lui de semer du blé, de vente plus facile et de profit plus grand.

Nous distinguerons ainsi une véritable lutte entre le seigle et le blé. Tantôt les progrès de la culture du blé se feront aux dépens de la culture du seigle ; tantôt les progrès de la culture du blé seront dus simplement aux défrichements de terres jusque-là incultes, ou à la mise en valeur de celles auparavant réservées à l'élevage.

Les progrès de la culture du blé sont très sensibles lorsque le rapport s'établit sur une longue période entre cette culture et celle du seigle.

Par rapport à la surface cultivée en céréales, les surfaces cultivées en blé se sont accrues de plus d'un tiers, tandis que celles cultivées en seigle ont diminué de un huitième.

En réalité, la culture du seigle n'a ni accru ni diminué son aire depuis une trentaine d'années ; mais la surface des terres emblavées ayant augmenté dans de grandes proportions, et la surface consacrée à la culture du blé s'étant considérablement accrue, la proportion a changé au détriment de la culture du seigle.

Mais cette proportion varie suivant les provinces.

Les 18 provinces de la terre noire cultivent le blé dans

la proportion de $\frac{2}{3}$ pour $\frac{1}{3}$ de seigle avec des variations assez sensibles suivant les provinces. En 1904, le Caucase ne consacre au seigle que 4,79 0/0 de la surface cultivée, tandis que le blé obtient l'énorme proportion de 57,70 0/0 ; la petite Russie donne au seigle 29,24 0/0 et au blé seulement 23,65 0/0.

Dans leur ensemble, les régions du Bas Volga et de la Nouvelle Russie donnent une forte proportion au blé et ne réservent au seigle qu'une faible surface ; pour le blé 56,56 0/0 dans le Bas Volga, 48,15 0/0 en Nouvelle Russie, pour le seigle 17,83 0/0 dans le Bas Volga et 12,41 0/0 en Nouvelle Russie.

Les neuf provinces dont le sol n'est que partiellement recouvert de terre noire, ne cultivent le blé que sur 6 0/0 de la surface emblavée, mais donnent au seigle la proportion de 21 0/0.

Enfin, les vingt-six provinces qui sont en dehors de la zone de la terre noire ont une très minime part de leur aire cultivée ensemencée en blé et une part considérable en seigle.

L'extension de la culture du blé se fait tantôt aux dépens de la culture du seigle, tantôt seulement elle est due à la mise en culture de terres arables jusqu'alors incultes.

En prenant comme point de comparaison les deux années 1881 et 1904, nous trouverons dans trois régions

une diminution de la culture du seigle correspondant à un accroissement de la culture du blé.

Ce sont les régions de la Petite Russie, du moyen Volga et de la Région centrale agricole qui donneront :

Années de comparaison 1881-1904	Par rapport aux surfaces cultivées	
	Accroissement du blé	Décroissance du seigle
Région agricole centrale.	4.90 0/0	5.41 0/0
Petite Russie.	43.31 0/0	4.78 0/0
Moyen Volga.	105.97 0/0	1.19 0/0

La région agricole centrale et la Petite Russie sont de vieilles régions agricoles où les terres arables incultes sont rares et où par suite les progrès en extension d'une culture ne peuvent guère se faire qu'au détriment d'une autre.

Dans la région du moyen Volga, c'est par le défrichement des forêts que l'on a fourni de nouvelles terres à la culture du blé.

Dans les régions méridionales, quoique dans des proportions bien moindres, la culture du seigle s'est accrue aussi en même temps que celle du blé. C'est qu'en ces régions restaient de vastes espaces propres à la culture, mais qui n'avaient pas encore été défrichés.

Au commencement de la mise en culture, le blé est semé de préférence sur ces terres vierges, mais après quelques années de récoltes successives de blé, la terre fatiguée ne donne plus qu'un rendement bien faible, et il faut alors avoir recours aux engrais ou faire retourner à la vaine pâture les terres épuisées ou bien semer des céréales moins exigeantes, du seigle ou de l'avoine. La culture du seigle pourra ainsi se maintenir devant l'accroissement de l'aire ensemencée en blé.

3. Le blé est donc la culture préférée des plaines méridionales. Il règne sans conteste des plaines du Dnièstr jusqu'aux steppes d'Astrakhan et aux vallées du Caucase septentrional.

Mais les régions de l'ouest, vieillies et fatiguées, ne peuvent plus donner comme autrefois les riches moissons des blés durs si appréciés pour l'exportation.

D'autre part, le climat et les terres de l'est conviennent moins bien à la culture des blés d'hiver qu'à celle des blés d'été. Enfin quoique les blés d'été donnent un rendement moindre, ils sont d'une culture plus facile et demandent moins de travail et de soins que ceux d'hiver.

Le paysan sèmera surtout des blés d'été, et sur la propriété privée la préférence sera donnée aux blés d'hiver.

Enfin, en considérant les provinces méridionales en allant de l'ouest à l'est, nous voyons les blés d'hiver progressivement céder la place aux blés d'été.

De même, en considérant les variations de cette cul-

ture durant une période de dix années, nous constatons les progrès de la culture des blés d'été.

Les blés d'hiver cultivés en 1904 dans la proportion de 75 0/0 par rapport aux blés d'été, ne le sont plus en 1894 que dans la proportion de 69 0/0.

La cause de cette progression est la mise en culture de terres nouvelles dans les régions de l'est qui ne supportent que difficilement les blés d'hiver.

II. — LE RAYON DE ROSTOFF

1° Le rayon : I. Délimitation du rayon. — Les arrivages de céréales par charrois, par voies ferrées et par voies fluviales. — La navigabilité du Don et du Donetz. — Perspectives d'avenir. — II. Le bassin du Don, — Les départements de Charkov et de Voronège et le territoire militaire des Cosaques du Don. — III. Le Caucase septentrional. — IV. Le rayon lointain : 1° Provinces du Volga moyen ; 2° Sibérie et Asie centrale.

2° Le coût des transports : I. Tarifs de chemin de fer : 1° historique de l'établissement des tarifs ; 2° le système de la zone ; 3° la formule de 1901 ; 4° Tarifs supplémentaires. — II. Le frêt fluvial ; ses variations.

3° L'action de Rostoff dans son rayon : I. Rostoff et les ports baltiques. — II. Provinces du bassin du Don. — III. Provinces du Volga-Moyen.

1° LE RAYON

I. — L'approvisionnement en céréales du port de Rostoff se fait par voies ferrées, par voies fluviales et par charrois.

MOYENNE DES ARRIVAGES DE CÉRÉALES A ROSTOFF PAR

(MOYENNE POUR LES QUATRE ANNÉES 1903, 1904, 1905 et 1906)

EN MILLIERS DE POUNDS

Chémin de fer de Vladicaucase	Chemin de fer du Sud-Est	Don et Donetz	Charrois
17.380 1/2	27.070 3/4	30.000	10.812 1/2

Par voie ferrée, Rostoff est mis en rapport avec le bassin de Donetz et les parties centrales et septentrionales du bassin du Don. Il est au sud le point terminus de la grande ligne qui traverse tout droit la Russie par Voronège et Moscou et dont le point terminus au nord, est Saint-Pétersbourg.

Cette ligne à laquelle viennent se souder d'autres voies ferrées transversales qui aboutissent soit aux autres ports baltiques, soit aux autres ports méridionaux, ne dessert pour le compte de Rostoff que les régions du bassin du Don les moins éloignées du port. Dans les régions plus distantes, par l'effet du système des tarifs différentiels, les grains sont dirigés sur Nicolaïeff, Revel, Riga et même Dantzig.

Par le réseau de la compagnie Vladicaucase, le Caucase septentrional rentre dans le rayon de Rostoff. Mais l'embranchement de Tikaretskaïa à Nororossik et l'aménagement moderne du port de Novorossisk ont

créé aux portes mêmes de Rostoff un concurrent dangereux.

Le rayon de Rostoff ne semble pas devoir attendre des chemins de fer des perspectives futures d'agrandissement.

Partout, soit dans le bassin du Don, soit dans le Caucase septentrional, les ports baltiques, Nicolaïeff, Novorossish, concurrents bien desservis, viennent le limiter et le restreindre.

D'autre part, la production d'une très importante partie du bassin du Donetz échappe au port de Rostoff. Les lignes qui mettent ce bassin en relation directe avec Taganrog, Marioupol, Berdiansk et Nicolaïeff facilitent les expéditions de céréales vers ces ports. Dans ce bassin, où la production du charbon donne une si grande importance à la construction des voies ferrées, de nouvelles lignes sont projetées qui seront construites au détriment de Rostoff et limiteraient encore son rayon de ce côté. Ainsi sont projetées, une ligne qui, pour dégager le port de Marioupol, mettrait en communication directe Berdiansk avec le bassin, et une autre qui relierait les charbonnages du Donetz à Odessa pour donner à ce port un nouvel élément de prospérité.

C'est plutôt dans l'examen des voies fluviales qui desservent le port que l'on peut trouver des chances de développement futur pour Rostoff.

Le Don et son affluent principal le Donetz en font le débouché d'un vaste bassin, où la culture des céréales

est en plein développement et où subsiste encore en réserve pour l'accroissement de cette culture de vastes espaces abandonnés jusqu'ici à la vaine pâture.

Le peu de distance qui sépare le coude du Don et celui que fait le Volga pour prendre la direction de la mer Caspienne, rend possible pour l'avenir, l'union des deux bassins fluviaux par un canal à écluses.

Cette situation permet d'escompter pour Rostoff un développement illimité. Les grains de la Sibérie et de l'Asie centrale sont obligés d'aller chercher dans la mer Blanche ou dans la mer Baltique des ports d'exportation lointains. De longs trajets sur voies ferrées accroissent leurs frais de transport et paralysent la mise en vigueur de nouvelles régions favorables à la culture. Déchargés dans les bateaux de la Volga qui les conduiraient sans transbordement jusqu'à Rostoff, il en résulterait une diminution sensible du coût de transport. Le développement agricole de la Sibérie et de l'Asie Centrale, subirait du fait de cette économie une nouvelle impulsion dont bénéficierait le port du Don.

De par cette union des deux bassins, une partie de la production des provinces du moyen Volga cesserait d'être attirée par voie ferrée vers les ports Baltiques et prendrait la direction de la mer d'Azov.

Mais soit qu'ils limitent le rayon du port de Rostoff ou permettent d'envisager pour lui un brillant avenir, voies ferrées et voies fluviales ont dans l'état actuel de nombreuses et graves défectuosités qui font subir à

l'exportation des céréales et par suite à leur culture un ralentissement de leur développement.

Les griefs que l'on a en Russie contre les chemins de fer sont nombreux, mais en ce qui concerne le transport des grains ils peuvent être réduits à deux principaux : l'établissement des tarifs et le manque de wagons.

Les tarifs ordinaires sont calculés de telle manière et les tarifs extraordinaires sont tels que l'expédition par chemins de fer des grains pour de courtes distances devient excessivement onéreuse. Le manque de wagon et l'encombrement en automne au moment où se font les expéditions des grains récoltés causent aussi à l'agriculture de grosses pertes et occasionnent aux exportateurs qui ne peuvent plus compter sur la régularité des livraisons de gros déboires.

Par suite de ces infériorités du transport par voie ferrée subsistent encore les charrois. Par ce moyen, de grandes quantités de grains arrivent dans les ports d'exportation, ainsi à Odessa et à Rostoff, au lieu d'envoyer aux stations de chemins de fer voisines, les grains à destination du marché de Rostoff, les paysans dans un rayon relativement étendu préfèrent porter leurs grains directement sur leur charrette.

Les voies-fluviales offrent sur les chemins de fer l'avantage du bon marché, mais les voies fluviales qui desservent Rostoff, outre l'inconvénient général en

Russies d'avoir leur navigation interrompue pendant l'hiver, en ont qui leur sont propres.

Les conditions de navigabilité du Donetz sont médiocres. Pas plus de deux mois par an au printemps, le cours inférieur de l'affluent du Don peut servir au transport.

Le gel l'hiver, les basses eaux pendant la saison paralysent la navigation ; de plus, les bancs de sable la rendent difficile pendant la courte période où l'on peut tenter le voyage. Aussi, le matériel fluvial du Donetz est-il médiocre ; les barques ne peuvent faire qu'un seul voyage, qui doit à lui seul amortir le matériel et payer tous les frais.

Le Don navigable sur un plus long parcours et pendant une plus grande période a cependant, lui aussi, une navigation difficile.

La sécheresse l'été, l'élargissement du lit du fleuve qui en diminue la profondeur, les bancs de sable qui changent de place et créent ainsi de continuels dangers, empêchent le développement de son trafic. Le fleuve n'est favorable à la navigation qu'à deux moments de l'année. La fonte des neiges accumulées pendant l'hiver, les fortes pluies qui tombent à la fin de l'été gonflent le fleuve. Ce sont les crues de printemps ou crues froides et les crues d'automne ou crues chaudes. C'est durant ces crues que le trafic fluvial prend toute son importance. Mais le gel arrive trop tôt et paralyse le fleuve à l'improviste, de gros stocks de grains res-

tent en route, c'est ainsi qu'en 1907 plus de 10 millions de pouds de grains ont échappé au port de Rostoff à qui ils étaient destinés et ont dû être dirigés sur Novorossisk.

La navigabilité du Don et du Donetz était meilleure autrefois.

Dans la relation d'un voyage qu'il fit au « Mont Caucase » au commencement du xix^e siècle, Klaproth raconte qu'au xviii^e siècle : « il existait une navigation très commode sur le Donetz jusqu'à la mer d'Azov. Durant la guerre qui eut lieu avec la porte de 1736 à 1739, on transportait d'Izium à l'embouchure du Don sur des baïdares les troupes, les vivres et les munitions. Alors le Donetz était navigable depuis Smienbourg à 44 verstes de Kharkow où aboutissaient d'autres canaux venant de Bielgorod ; mais à présent les retenues d'eaux des moulins établis sur le Donetz ont chassé et comblé le lit de cette rivière ; ses bords sont couverts par les eaux et la navigation y est interrompue. »

Pierre le Grand quand il préparait la guerre contre les Turcs qui devait aboutir à la prise d'Azov, avait installé sur la rivière de Voronège, affluent du Don, un arsenal maritime pour la construction d'une flotte qui devait descendre le Don. Cela supposait la navigabilité d'un affluent et de la partie haute du fleuve qui ne sont plus navigables aujourd'hui.

Ainsi la navigabilité des voies fluviales qui desservent Rostoff est allée en s'amoindrisant. C'est la conséquence du déboisement de la partie supérieure du bassin ; négligées jusqu'à présent on commence à se rendre compte que les conditions de navigabilité du Don et de ses affluents sont pour Rostoff une des principales conditions de son développement futur. Des comités existent qui ont élaboré des plans de travaux. A côté de l'amélioration et de l'entretien des parties navigables actuellement, on projette l'approfondissement du Donetz du cours supérieur du Don et de quelques-uns de leurs affluents. Ces travaux feraient rentrer dans le rayon de Rostoff des régions qui ne font partie que géographiquement du bassin du Don, et ne seraient pas pour le port parmi les moindres causes de son futur développement.

Ainsi d'un examen rapide, il résulte que des régions immédiatement voisines de Rostoff, les arrivages de grains se font par charrois ; pour un rayon plus étendu, mais dont la limite s'établit par le jeu même des tarifs de transport, les arrivages se font par voies ferrées, enfin non seulement des régions de leur bassin les voies fluviales apportent le surplus de production mais encore par leur perfectionnement et par leur raccordement au bassin de la Volga, les plus grandes perspectives sont ouvertes et de nouvelles régions en plein développement ou de régions plus lointaines où la cul-

ture du blé n'est qu'à son début, les grains seront expédiés avec économie dans la direction de Rostoff.

II. — Le bassin du Don s'étend sur 9 départements et un Territoire Militaire, sa superficie atteint 510 517 versées carrées et sa population dépasse 20 millions d'habitants. Ce serait ainsi d'un territoire plus vaste que la France que Rostoff serait le débouché par voie fluviale, si tous les départements qui font partie géographiquement du bassin du Don rentraient dans le rayon commercial du port du Don. Mais il ne suffit pas pour le ranger dans la zone commerciale d'un système fluvial, qu'un département soit seulement effleuré par l'extrémité du cours supérieur du fleuve ou d'un de ses affluents.

C'est pourquoi la comparaison des divers départements au point de vue de leur importance en voie navigable, peut avoir une certaine importance et peut montrer ici dans quelle relation sont les divers départements du bassin, vis-à-vis de Rostoff.

Les départements de Toula, de Riazan d'Orel et de Tambof qui ne sont qu'effleurés par les premiers kilomètres du parcours du fleuve, sont négligeables à ce point de vue. D'ailleurs, le voisinage immédiat du rayon industriel de Moscou, qui empiète sur ces départements, absorbe la majeure partie du surplus de leur production et les met décidément en dehors de la zone commerciale de Rostoff.

Plus intéressante est la comparaison pour les cinq autres départements.

Tout d'abord, il faut mettre hors de la zone commerciale du bassin du Don le département d'Ekatérinoslav dont le contingent de kilomètres navigables est fourni par le Dnièpr, et qui ne deviendra intéressant pour Rostoff que lorsque les deux affluents du Donetz qui parcourent une partie de son territoire seront rendue navigables.

Quant aux gouvernements de Karkhov et de Koursk dont le territoire ne possède que le cours supérieur du Donetz et de quelques-uns de ses affluents, la faiblesse de leur réseau navigable est explicable par cela même. Le surplus de leur production est drainé par les voies ferrées en dehors du bassin. Mais avec l'approfondissement du Donetz on peut prévoir qu'ils rentrent partiellement dans le rayon de Rostoff. Cependant Ekatérinoslav et Koursk seront toujours, malgré tous les travaux d'amélioration, dans leur presque totalité en dehors du rayon.

Nombre de kilomètres navigables :

Département d'Ekatérinoslav.....	341
» de Kharkov	168
» » Koursk	44
» » Voronèje	502
» » Territoire	{
» » militaire du Don	
	1.555

Les deux provinces du rayon immédiat sur lesquels Rostoff peut presque sans réserve compter sont : le Territoire Militaire et le gouvernement de Voronège. Leur richesse en voies navigables, leur proximité de Rostoff, leur éloignement de tout autre port d'exportation, en font le rayon immédiat où Rostoff conserve toutes ses chances. Mais les difficultés et l'irrégularité de la navigation d'une part et le jeu des tarifs de chemin de fer de l'autre, font qu'une partie du surplus de ces deux provinces, partie très faible pour le Territoire Militaire du Don, que les travaux d'amélioration des voies fluviales, régularisation du cours des parties navigables et approfondissement des autres, seraient surtout efficaces.

En comparant dans ces trois provinces, le chiffre de la surface cultivée à celui de la population et le surplus restant, à la production totale, on voit la nature de l'activité des trois provinces. Kharkhow est surtout une province industrielle dont une grosse partie de la population ne s'occupe pas d'agriculture et vient diminuer pour son alimentation la part de la production de céréales qui reste libre après le prélèvement des quantités nécessaires aux semailles et à l'alimentation de la population agricole. Au contraire, le Territoire Militaire et le département de Voronège ont surtout un caractère agricole que vient seulement mitiger dans le Sud le récent développement industriel des villes de

Rostoff et de Taganrog et l'exploitation des mines de houille et d'anthracite. Dans ces deux provinces, une faible partie de la superficie est encore livrée aux labours ; dans le Territoire Militaire, 45 0/0 seulement de la surface arable.

Aussi dans ces deux départements, de grandes surfaces restent encore en friche, mais qui seront mises en culture progressivement avec le développement des moyens de transport et l'accroissement de la population.

III. — Par la ligne de la Compagnie de Vladicaucase, dont il est le point terminus, Rostoff se trouve en relations directes avec le Caucase du Nord.

Le Caucase septentrional dont les trois départements : Provinces de Kouban, de Stavropol et du Terek, constituent la continuation normale des steppes méridionales, a une population russe en grande majorité. Les Cosaques du Kouban et du Terek ont refoulé vers les montagnes; les indigènes dont une grande partie a émigré en Turquie à la suite de la conquête. A l'abri de la ligne cosaque, l'émigration russe s'est effectuée normalement sur les terrasses de Stavropol et les plateaux de Ekatérinoslaw.

Le climat tempéré et le sol recouvert de schernozème sur de grands espaces convient admirablement à la culture des blés de printemps. D'ailleurs avec l'altitude, le climat et la nature du sol changent, les cul-

tures se modifient et les autres céréales, les blés d'hiver, les seigles et les avoines entrent en ligne.

Les statistiques concernant le Caucase sont en général incomplètes et le plus souvent font défaut.

Dans les trois provinces septentrionales, les seules pour lesquelles il y ait des renseignements précis, on constate que la culture du blé est faite sur plus de la moitié des terres cultivées. La culture du seigle recule devant celle du blé.

IV. — 1. Rentrant dans la catégorie des régions dont Rostoff n'est pas le débouché actuel mais dont il peut le devenir à la suite du creusement de l'isthme ponto-volgien, nous devons examiner la production du Volga moyen, de la Sibérie et de l'Asie centrale.

La région du Volga moyen avec ses trois provinces, Samara, Saratov, Simbirsk étendent à l'est la zone de la terre noire.

Les terres de cette région sont donc par excellence des terres à blé. Le surplus de cette région est très important puisqu'il s'élève à environ 150.000.000 pouds.

Actuellement les grains expédiés de cette région prennent pour l'exportation les trois directions suivantes par chemin de fer :

Novorossisk qui est l'aboutissant maritime de la ligne Tsarytsine Tikarietskaïa, les ports de la partie occidentale de la mer Noire, enfin les ports baltiques.

Ces grains ont donc à couvrir par voie ferrée des distances énormes.

2. La construction du Transsibérien et de celui de l'Asie centrale qui met le réseau russe en communication directe avec les anciens Kkanats en attendant d'être uni au réseau ferré de l'Inde, a eu sur la puissance productrice de ces pays une influence décisive.

En particulier, pour la Sibérie, la conception que l'on se faisait de ses vastes espaces doit être modifiée radicalement. « Le pays de la nuit polaire et de la neige éternelle s'est subitement transformé en futur grenier de l'Europe. » (Rubinof.)

La Sibérie orientale produisant moins de céréales qu'elle n'en consomme et la Sibérie centrale atteignant à peu près l'égalité entre la consommation et la production, seule la Sibérie occidentale produit un excédent.

Avec les grains provenant de l'Asie centrale, les grains de la Sibérie occidentale viennent sur le marché intérieur russe faire concurrence aux produits de la Russie d'Europe. Ils parviennent même jusqu'aux lointains ports d'exportation et recherchent pour cela la route la moins onéreuse.

Au point d'arrivée de Tchéliabinsk, où commence le Transsibérien, les grains de la Sibérie ont à choisir entre la direction de Perm et celle de Samara.

Par Perm, les grains sont dirigés, soit sur Pétersbourg par Viatka et Vologda, soit sur Arkhangelsk par Viatka et Kotlass où ils prennent la voie fluviale de la Dwina.

La direction Vi tka, Kotlass, Arkhangelsk réalise une grande économie sur la direction Viatka, Vologda, Pétersbourg. Aussi le port d'Arkhangelsk qui n'exportait en 1898 qu'un chiffre insignifiant de pouds de céréales a pris un développement nettement marqué dès 1900 et dont l'importance est caractéristique en 1904.

Par Samara où les grains sibériens sont rejoints par l'excédent des récoltes de l'Asie centrale, un plus grand nombre de routes sont ouvertes : soit par la Volga jusqu'à Pétersbourg, soit par eau de Samara à Tsarytzine et de là par rail jusqu'à Novorossisk et par rail jusqu'à Rostoff,

Mais toutes ces routes sont excessivement onéreuses, même la route par eau de Samara à Pétersbourg où le bon marché du transport par eau n'atténue pas complètement l'effet d'une distance énorme.

Pour pouvoir supporter de si rudes charges, le prix du blé doit être très élevé sur le marché mondial et très bas sur le lieu de production.

Le bénéfice de l'agriculture qui est la différence entre le prix de revient et le prix de vente sur le lieu de production devient très faible par suite de la cherté du transport.

Les moindres variations ont ainsi des effets redoutables pour le cultivateur et le développement des cultures est paralysé.

2. LE COUT DES TRANSPORTS

I. — 1. Avant 1889, les compagnies privées jouissaient d'une liberté entière dans l'établissement de leurs tarifs, aussi s'arrachaient-elles à coup de tarifs éduits les marchandises à transporter.

Vers 1884, une entente se dessina entre quelques compagnies bientôt généralisée, et qui groupa en 1887 presque toutes les compagnies privées.

Le but de cette entente était d'attirer le plus de marchandises sur les lignes des compagnies unies. Bientôt les chemins de fer de l'Etat eurent à souffrir de cette combinaison, et le ministre des voies et communications dut intervenir. Un congrès se réunit sur sa demande en 1888, pour établir un projet de tarifs concernant l'exportation des grains. Une loi fut promulguée le 8-20 mars 1889 qui donnait au ministre des Finances le droit de régler les questions de tarif.

Sous le régime établi par cette loi, les tarifs ont subi cinq remaniements successifs depuis le tarif de 1889 qui fixe seulement un tarif maximum en prenant la distance comme base, jusqu'au tarif de 1901 (modifié pour quelques produits spéciaux seulement par le tarif, de 1906) actuellement en cours

Sous l'impulsion énergique du ministre des Finances Witte, le gouvernement poursuivait avec une

extrême rapidité le rachat des lignes appartenant aux compagnies privées et bientôt l'Etat devenait le principal propriétaire de chemins de fer.

Cette nouvelle attribution du ministre des Finances prenait une importance et une signification toute particulières avec la nouvelle politique de l'Etat concernant les chemins de fer.

Cet état de choses devait avoir pour conséquence de ne plus faire intervenir le seul intérêt de l'exploitation des lignes dans l'établissement des tarifs, mais encore des raisons d'un caractère politique ou tout au moins d'économie nationale.

Des congrès d'agriculture réclamaient tantôt une réduction générale des tarifs, pour permettre à l'agriculture russe de pouvoir lutter sur les marchés extérieurs contre des concurrents plus favorisés ou d'atténuer par la réduction des prix de transport, les conséquences de l'avilissement des prix, tantôt de tenir compte de la valeur des céréales par l'application de tarifs spéciaux, de telle manière que le seigle par exemple de valeur commerciale inférieure à celle du blé aurait payé moins cher à distance et à poids égaux.

Le ministre des Finances devait dans ses réponses tenir compte d'un intérêt spécial. La conséquence d'une baisse des tarifs devait être de stimuler la production et d'aggraver la crise. L'établissement de tarifs spéciaux pour les céréales inférieures devait de même en favori-

ser la production au détriment de celle du blé, dont la culture présente un caractère de plus grande utilité générale.

Si l'établissement du tarif différentiel, permettant aux grains des contrées éloignées d'atteindre les marchés, de vente, ports d'exportation ou provinces occidentales rendait possible le développement de l'Est russe, de la Sibérie occidentale et de l'Asie centrale, les protestations des provinces centrales contre la concurrence des régions orientales, forçaient cependant le ministre à intervenir et à réduire l'application de ces tarifs dont le principe différentiel relève d'une haute conception de l'intérêt général.

Le ministre des Finances avait ainsi à sa disposition un puissant moyen d'action sur le développement économique, mais cette action risquait de n'être plus régie par les seuls principes d'une doctrine qui trouve dans la libre concurrence le normal régulateur de la vie économique.

2. Le système qui, en donnant aux tarifs de chemins de fer pour base le calcul du poids et de la distance sans aucune atténuation même sur les grandes distances, aurait en Russie une influence néfaste sur le développement de l'agriculture dans les régions éloignées.

Le système de la zone atténuée l'inconvénient de la distance et rend possible le transport des grains sur de grandes distances.

La formule de 1889 en est l'application.

L'ancien tarif de $1/24$ kopek par poud et par verste qui avait été proposé comme un tarif maximum, lors du congrès de 1888, était conservé dans la formule de 1889 et servait de point de départ.

Ce tarif de $1/24$ kopek s'appliquait à tout transport effectué sur toute distance ne dépassant pas 200 verstes. Ainsi apparaissait une première zone dans laquelle la redevance maxima atteignait 8 kopeks $1/3$ par poud.

Dans une seconde zone qui n'était à vrai dire qu'un élargissement de la première, le tarif de $1/24$ kopek était encore appliqué jusqu'à la distance de 360 verstes, mais lorsque la distance parcourue était supérieure à 200 verstes une réduction de $1/10$ était faite sur le total.

Ainsi, sur la distance totale de 360 verstes qui formait en réalité la première zone, l'application du tarif de $1/24$ kopek par poud et par verste dont le total était réduit de $1/10$ donnait le prix de 15 kopeks moins 1,5 kopek, soit 13 k. 5 par poud.

Pour la seconde zone qui allait de 361 à 1600 verstes, on appliquait un tarif considérablement réduit de $1/80$ Kopek par poud et par verste, ce qui donnait par la combinaison des deux tarifs de $1/24$ et $1/80$ kopek et avec la réduction de $1/10$ appliqué au total calculé, sur le premier, un total général de 29 kopeks.

De 1600 à 3000 verstes le tarif appliqué n'était plus que de 2/200 kopek par poud et par verste et donnait à payer 36 kopeks au poud transporté sur la distance de 3.000 verstes.

Dans la formule de 1889, cette somme de 36 kopeks était un maximum. Au delà de 3.000 verstes, la distance pouvait s'accroître, mais le tarif s'arrêtait et toute distance supérieure était considérée comme équivalente à 3.000 verstes.

Ainsi, cette formule constitue comme une série de cercles concentriques. Entre chaque circonférence limitant ces cercles sont comprises les zones à l'intérieur desquelles s'applique calculé par poud et par verste un tarif spécial pour chaque zone et qui va en décroissant en passant d'une zone à l'autre.

L'application de ce système favorisait largement les provinces orientales. Mais l'abaissement du prix du blé sur les marchés extérieurs faisait subir à l'agriculture ses rudes contre-coups ; l'exportation paralysée, l'excédent jusqu'alors absorbé par l'exportation, reflue sur les marchés intérieurs, y déterminant l'avilissement des prix.

Les réclamations des provinces centrales se faisaient entendre, vives et pressantes ; et les producteurs de la Russie centrale ne réclamaient plus seulement un abaissement des tarifs, mais surtout une protection contre la concurrence que venait leur faire, et sur

le marché intérieur et sur le marché extérieur le grain des provinces éloignées.

Un congrès de gros propriétaires fonciers fut réuni à Moscou en 1895 et dans une pétition adressée au ministre des finances demanda une réduction générale des tarifs à 1 0/0 kopek par poud et par verste.

Cette réduction générale ne pouvait être acceptée, mais comme la situation des provinces centrales s'aggravait, un moyen-terme devait être à la longue adopté.

Déjà, dans la formule de 1893, une distinction était faite entre le commerce intérieur et l'exportation.

Le commerce intérieur bénéficiait d'un tarif moins élevé pour les courtes distances que celui qui s'appliquait à l'exportation.

Le grain expédié sur les marchés intérieurs ne payait par verste que 18 kopeks par wagon de 610 pouds jusqu'à 320 verstes et 9 kopeks à partir de 321 jusqu'à 980 verstes.

Le tarif de l'exportation faisait payer jusqu'à 180 verstes 25 kopeks par wagon de 610 pouds, mais à partir de 181 jusqu'à 980 verstes il tombait à 9 kopeks.

La formule de 1897 accrut pour l'exportation les premières distances sur lesquelles pesait un tarif plus élevé. En même temps on abaissait légèrement les tarifs portant sur les distances allant de 800 à 1420 vers-

tes, de manière à favoriser les expéditions de céréales des provinces centrales aux marchés polonais et aux ports d'exportation.

3. Les tarifs actuellement en cours sont ceux de la formule de 1901. Cette formule ne modifie que superficiellement les formules précédentes. Tandis que successivement avaient été considérés comme unité de poids le poud, le wagon de 610 pouds et celui de 750, elle revient au poud déjà unité de la formule de 1889.

Elle maintient la distinction entre les tarifs concernant le commerce intérieur et ceux concernant l'exportation.

C'est comme dans la formule de 1897 jusqu'à 800 verstes que le commerce intérieur jouit d'un tarif de faveur.

Cette première distance est divisée en trois zones dont pour l'exportation :

la 1 ^{re} va de	1 à 180 verstes et paie de	1/25 par poud et par verste,
la 2 ^e —	180 à 344 —	1/63 — —
la 3 ^e —	345 à 800 —	1/68 — —

et pour le Commerce intérieur :

la 1 ^{re} va de	1 à 200 verstes et paie	1/34 par poud et par verste
la 2 ^e —	201 à 540 —	1/50 — —
la 3 ^e —	541 à 800 —	1/68 — —

Pour les distances supérieures à 800 verstes, les tarifs s'établissent ainsi :

de 801 à 1.120	—	1/84 — —
----------------	---	----------

de 1121 à 2.779	—	1/115 k. par poud et par verste,
-----------------	---	----------------------------------

et au-dessus de 2.780 1/80 par poud pour toute la distance supplémentaire.

Ainsi, toutes les réunions avaient maintenu le principe d'une formule unique et différentielle ; les provinces centrales voisines des marchés intérieurs bénéficiaient d'un tarif réduit pour leurs expéditions à courtes distances, les tarifs d'exportations considérablement réduits sur de grandes distances favorisaient les provinces éloignées.

En 1896, un ordre spécial du ministre des Finances modifiait l'application de la formule pour les expéditions des céréales sibériennes. La gare de Tchéliabinsk était considérée comme un point d'interruption dans l'application de la formule. Dans les expéditions de grains sibériens, le calcul des tarifs devait se faire de la gare d'expédition à Tchéliabinsk, et de Tchéliabinsk au point d'arrivée.

Cette mesure était une concession accordée aux provinces centrales ; incorporée dans la loi de 1897, elle est maintenue dans celle de 1901.

Mais en même temps, pour atténuer l'effet de cette mesure sans diminuer la protection réclamée par les provinces centrales, le tarif des grains sibériens était réduit pour les expéditions dirigées sur le port d'Arkhangelsk que l'on situait ainsi hors de la zone européenne.

Outre la rupture de la formule de Tchéliabinsk, d'autres clauses exceptionnelles viennent encore modifier l'application de la formule de 1901.

Pendant la durée de la navigation sur le Volga, des tarifs exceptionnels sont accordés dans certaines régions : ce sont les tarifs dits de navigation, appliqués du 15 avril au 15 octobre et qui accordent une réduction de 200/0 sur les tarifs normaux.

Enfin des compagnies privées, la Compagnie de Vladicaucase par exemple où les chemins de fer du Sud-Ouest acceptent quelques modifications dans certains cas spéciaux.

4. Outre les tarifs qui établissent le prix du transport en considérant seulement le poids total et la distance parcourue, des tarifs supplémentaires viennent grever le transport.

D'abord, les charges obligatoires qui font payer par wagon de 750 pouds :

- 3 r. 75 k. pour les droits de stationnement.
- 1 r. 65 k. pour le chargement.
- et 85 k. pour le déchargement des wagons.
- 1 r. 50 k. pour les droits de pesée.

Puis un droit de $1/5$ de Kopek qui constitue une charge spéciale dont l'origine remonte à une quinzaine d'années. Elle était destinée à amortir les sommes dépensées pour la construction d'abris pour les grains aux gares d'embarquement. Depuis le temps où cette charge pèse sur le transport des grains, des sommes considérables ont dû être employées. Cependant cha-

que année, au moment de l'encombrement qui se produit dans les gares en automne, des quantités énormes de grains ne peuvent être abritées, et exposées à la pluie et aux diverses intempéries, sont abîmées et souvent perdues.

Enfin des charges exceptionnelles qui grèvent encore le poud :

de o k. 33. Quand il doit y avoir transbordement d'un wagon à un autre, ce qui se produit aux points de jonction des lignes qui ont un écartement de rails différent.

de o k. 10. Quand le grain est chargé en vrac.

de o k. 25. Pour le déchargement au lieu de destination, pour le chargement dans les dépôts et pour la mise en sac.

de o k. 25. Pour les manipulations et les droits de garde dans les docks.

II. — LE FRÊT FLUVIAL

II. — Le frêt fluvial est libre de toute réglementation et soumis seulement aux lois de l'offre et de la demande ; aussi subit-il de fréquentes et considérables variations.

Ce n'est plus seulement dans le poids à transporter et dans la distance à parcourir, que résident ses plus essentielles bases. Il est encore influencé par de multiples causes.

La longueur de la partie navigable d'un système fluvial a, sur l'établissement des moyennes du frêt fluvial, une importance primordiale.

Cette condition vient grever lourdement la navigation du Don dont le frêt est en moyenne de plus de 150 0/0 supérieur à celui du Volga, sur le Don lui-même et son affluent le Donetz on voit le prix du frêt descendre avec l'accroissement de la distance.

Ainsi de Bagaïewsk à Rostoff sur la faible distance de 69 verstes le transport de 1000 pouds de grains revient en moyenne à la verste 28 kopek 99, de Koun-drioutch sur le Donetz à Rostoff sur la distance de 175 verstes, 28 k. 57 à la verste et sur le trajet de Kalatch à Rostoff séparés par une distance de 520 verstes de 9 k. 62.

Dans les difficultés de la navigation, le frêt fluvial voit encore une cause de ses plus fréquentes variations.

D'Astrakan à Tsaritzine (distance 458 verstes) où la Volga est large, profonde et accessible aux bateaux de fort tonnage, le frêt le plus élevé ne dépasse pas 2 k. 4 (pour le poud sur toute la distance) aux moments de l'année où la navigation est rendue difficile sur les autres voies navigables et descend même jusqu'à 1 k. 5 aux périodes favorables à la navigation ; de Kalatch à Rostoff (distance 520 verstes) sur une distance à peine supérieure, le frêt s'établit aux environs de 5 kopeks le poud.

Sur le Don, pour une distance de 287 verstes, de Tsimlianski à Rostoff, au mois de mai le frêt est de 1 k. 8 le poud et sur le Donetz, pour une distance de

292 verstes de Kalitvianski à Rostoff, le frêt atteint 5 kopeks.

Suivant les saisons, les difficultés de la navigation augmentent ou diminuent. Les crues du printemps qui progressent régulièrement avec la fonte des neiges, sitôt le fleuve débarrassé des glaces de l'hiver offrent à la navigation des conditions des plus favorables.

L'été, le débit du fleuve diminue, les bans de sable divisent et rétrécissent son lit ; la navigation devient difficile et le frêt augmente. En automne, avec les crues chaudes, la navigation redevient facile, mais à ce moment d'autres causes influent et empêchent l'abaissement du frêt ; les moissons sont terminées, les grains encombre les embarcadères ; septembre, octobre, novembre, les froids sont proches, le fleuve va se prendre, il faut se presser. La loi de l'offre et de la demande exerce son influence avec intensité et maintient élevé le cours du frêt.

Le tableau suivant montre l'influence des saisons sur ces variations du frêt. De Rostoff à Konstantinovka la distance est faible, 158 verstes, mais les bateaux trouvent sur cette partie du cours inférieur du Don, les meilleures conditions de navigabilité :

DE ROSTOFF A CONSTANTINOVKA

(DISTANCE 158 VERSTES) :

Epoque du voyage	Frêt moyen du poud sur la distance totale en Kopeks	Frêt moyen par verste et par 1.000 pouds en Kopeks
Avril.....	2	12.66
Mai.....	1.5	9.94
Juin.....	2	12.66
Juillet.....		
Août.....	3	18.99
Septembre.....	3	24.68
Octobre et novembre..	4	25.32

Ces diverses conditions, longueur de la voie navigable, difficultés de la navigation et profondeur du fleuve, influent sur le calcul des frais généraux, si la navigation n'est possible que pendant les courtes périodes, les armateurs ne peuvent faire effectuer à leurs bateaux qu'un nombre restreint de voyages.

Les frais d'amortissement pèseront ainsi plus lourdement sur le bénéfice brut. Si la navigation est rendue difficile, même dangereuse par l'état du lit du fleuve, par la faiblesse des eaux, le risque est plus grand pour l'armateur, de perdre ou d'avarier son matériel fluvial.

Les frais d'amortissement et les frais d'assurance devront être déduits pour le calcul du bénéfice net avec les frais d'exploitation. Le calcul de ces frais viendra former la base de l'établissement du fret et fixer une limite au-dessous de laquelle il ne pourra descendre.

La détermination du bénéfice net qui reviendra aux armateurs se fera sous l'influence de la concurrence.

Le frêt fluvial du Don qui permettait autrefois aux armateurs de faire de gros bénéfices, avait baissé sous l'influence d'une considérable augmentation de la flotte fluviale. Mais avec la baisse du frêt coïncidèrent malheureusement l'élévation du prix du charbon et l'accroissement du prix de la main-d'œuvre.

L'armement cessa d'être rémunérateur, et une crise douloureuse sévit à Rostoff.

Malgré la cherté de leur fret, le Don et le Donetz offrent en particulier aux céréales, des conditions cependant très avantageuses ; le bon marché du fret de ces voies fluviales ne peut être atteint par les tarifs des chemins de fer.

En effet, sur les réseaux de la Russie d'Europe, le poud transporté par voie ferrée revenait en 1902 à 7 k. 05 ; sur le système fluvial du Don, les dépenses atteindraient seulement 3 k. 5 par poud, et cependant le Don est un des fleuves russes où le transport est le plus cher.

De la comparaison de ces deux chiffres, résulte nettement l'avantage commercial du fret fluvial.

Les tarifs de chemin de fer ont atteint en Russie à peu près leur limite minima. Sous l'influence combinée des charges d'exploitation et des charges financières, le budget des chemins de fer russe ne montre que des

excédents apparents et en réalité cache un déficit. Il serait donc vain d'attendre dans l'avenir une diminution de ces tarifs.

Il n'en est pas de même du fret fluvial. Nous avons vu que plus la partie navigable des cours d'eau était grande, et plus parfaite était la navigabilité, plus le fret s'établissait meilleur marché. Des améliorations dont le but aurait été d'accroître la navigabilité du système fluvial du Don, de protéger le lit contre l'envahissement des bancs de sables et de prolonger la partie navigable du Don et du Donetz en approfondissant la partie supérieure de leur cours, auraient pour conséquence inévitable l'abaissement des frais de transport sur ces voies d'eau.

Mais la jonction des deux grands systèmes fluviaux Don et Volga aurait un effet encore plus décisif sur l'abaissement du fret.

Jusqu'à présent l'attention des hommes d'Etat russes ne s'était guère portée sur les voies fluviales.

La construction de nouvelles lignes ferrées absorbait l'activité financière, et les voies fluviales servaient sans qu'il soit question de les améliorer.

Actuellement des voix se font entendre qui réclament que l'on se préoccupe davantage de ces voies à bon marché. Des comités se sont créés dans les ports qui sont les aboutissants des grandes voies fluviales. Des plans sont élaborés parmi lesquels certains sont mar-

qués au coin de la plus caractéristique « hydrophilie » que réprouve chez nous Yves Guyot.

Mais d'autres projets sont plus modérés. Il importe en effet d'améliorer des conditions de navigabilité des grands fleuves. Il importe aussi de les affranchir de leurs obstacles naturels ; ainsi les rapides du Dnièpr. qui coupent en deux son magnifique cours.

Enfin il reste à compléter la jonction des grands système fluviaux. Déjà à l'Ouest la jonction des bassins méridionaux et septentrionaux est un fait accompli. A l'Est, entre la Volga et le Don il n'y eut dans le passé que des tentatives et actuellement quelques projets

De ces travaux résulteraient une amélioration et un accroissement du transport par eau, et l'agriculture russe serait la première à bénéficier de cette nouvelle situation.

3. L'ACTION DE ROSTOFF DANS SON RAYON

1. Rostoff et les ports baltiques. — 2. Départements du bassin du Don. — 3. Provinces du Volga-Moyen.

1. Dans le département de Karklov, de Voronège, même dans la partie septentrionale du Territoire militaire du Don, enfin dans les trois provinces du Volga-

Moyen, Saratof, Samara et Simbirsk, le port de Rostoff subit la concurrence des ports de la Mer Baltique.

Les ports baltiques ont sur Rostoff l'avantage d'un fret maritime meilleur marché et la supériorité d'un marché plus puissant pouvant fournir des prix plus élevés.

Rostoff en premier lieu a l'avantage d'être à proximité des lieux de production et ensuite de pouvoir assurer le transport d'une grande partie de ses arrivages par voie d'eau. L'avantage est tel que sur le lieu de production, en beaucoup de points éloignés, les acheteurs de Rostoff peuvent encore payer un prix d'achat supérieur à celui que peuvent offrir les acheteurs des ports baltiques.

Lefret maritime de Rostoff aux ports de l'Europe occidentale est à peu près deux fois plus élevé que le fret maritime des ports baltiques. C'est ce qui résulte du tableau suivant :

FRÊTS MARITIMES MOYENS :
(EN KOPEKS PAR POUND)

Aux ports de	Londres				(Aux ports du Continent) ports compris du Havre à Hambourg			
Des ports de	Revel	Riga	Libau	Rostoff-sur-Don	Revel	Riga	Libau	Rostoff-sur-Don
Année 1903	3,76	4,25	3,70	8,54	3,75	4,35	3,75	8,50

Dans le tableau suivant, apparaissent les prix qui sont payés aux ports, la part qui revient au transport

MOYENNES (ANNÉES 1902-1903)

EN KOPEKS PAR POUND

Ports	Prix payés aux ports les frais de transport sont compris dans les chiffres ci-dessous				Frais de transport du lieu de production au port d'embarquement	Prix payés sur place Les frais de transport n'entrent pas dans les chiffres ci-dessous			
	Blé	Seigle	Avoine	Orge		Blé	Seigle	Avoine	Orge
Saint-Petersbourg.....	90	71	66	—	20-28	70-62	51-43	46-38	—
Riga.....	90	75	74	72	24-25	66-65	51-50	50-49	48-49
Revel.....	92	79	76	79	25-30	67-62	54-49	51-46	54-49
Libau.....	92	75	76	65	26-27	66-65	49-46	50-49	39-38
Dantzig.....	—	—	93	73	28	—	—	65	45
Rostoff.....	82	62	66	57	22-25	60-57	40-37	44-41	35-32

pris du lieu de production au port d'embarquement, enfin le prix payé sur le lieu de production.

Les chiffres indiqués résultent d'une moyenne prise sur les deux années 1902-1903.

Apparaît surtout dans ce tableau, la supériorité du port allemand de Dantzig, qui paye pour l'avoine un prix supérieur à celui que payent pour le blé les ports russes.

Enfin l'avantage de la distance des lieux de production aux ports d'embarquement, résulte pour Rostoff du tableau suivant. Mais ce tableau montre aussi comment certains ports baltiques sont favorisés par des tarifs spéciaux. De Simbisk à Rostoff par exemple, pour une distance de 1473 verstes, un poud de blé payera 24 kopeks 61, tandis que de Simbisk à Saint-Pétersbourg, pour une distance de 1450 verstes, en fait égale à la première, le transport d'un poud de blé ne subira qu'une charge de 20 kopeks 33.

De	A Rostoff		A St-Pétersbourg		A Riga	
	Distance en verste	Tarifs de chemin de fer en Kopeks par poud (1)	Distance en verstes	Id. (1)	Distance en verstes	Id. (1)
Samara.....	1448	24,39	1606	20,23 (2)	1866	28,03
Saratof.....	1116	21,49	1408	17,20 (2)	1617	25,86
Simbirsh....	1473	24,61	1450	20,23 (2)	1710	26,67
Eletz.....	816	17,93	1031	20,48	1118	21,52

1. Y compris les dépenses supplémentaires.

2. Bas tarifs inférieurs de 1/5 aux tarifs ordinaires accordés pendant la durée de la navigation sur la Volga, du 15 mars au 15 septembre.

La supériorité, dans l'avenir, de Rostoff, dans les trois départements du moyen Volga reosortira clairement si après la lecture de ce dernier tableau, on accepte de chiffre de 10 kopeks qui sera, assurent les partisans du caval du Volga au Don, le prix maximum du transport d'un poud de blé d'un embarcadère du Moyen Volga au port de Rosiof lorsqu'un canal unira les deux fleuves (1).

2° Le total des expéditions des céréales par chemin de fer atteint environ dans le bassin du Don 75.948.000 p.(2). Un tiers environ de cette quantité est absorbé par le commerce intérieur. Les deux autres tiers, plus exactement 53 millions de pouds sont destinés à l'exportation et expédiés aux ports.

Les gouvernements de Koursk, Orlof, Toula et Tambovsk partagent leurs expéditions entre les marchés intérieurs et les ports baltiques. Ils sont ainsi entièrement hors du rayon commercial de Rostoff.

1. Coût du transport par eau des céréales, de Samara, de Simbirsk et Saratof à Rostof sur le Don par l'intermédiaire du futur canal Volga-Don.

En Kopeks par poud :

Frêt sur la Volga.....	4 k.
Passage du Canal.....	1 k.
Frêt sur le Don.....	5 k.
Total.....	10 k.

Mais avec l'accroissement de la distance, le frêt diminue ; il en résulterait une diminution approximative de 2 ou 3 kopeks, ce qui réduirait le total à 7 ou 8 kopeks.

2. Chiffres fournis pour l'année 1902.

Les départements d'Ekhatérinoslaw et de Kharkhov dont les expéditions par voie ferrée atteignent pour Ekhatérinoslaw 13 millions de pouds et pour Kharkhov 22 millions, expédient presque la totalité aux ports (Ekhatérinoslaw, 10 millions $\frac{1}{2}$; Kharkhov ; 20 millions $\frac{1}{3}$).

Le partage se fait entre les ports baltiques et les ports du Sud. Kharkhov expédie non seulement aux ports russes, mais encore à Kœnigsberg.

Dans les deux départements qui rentrent dans le rayon direct de Rostoff : département de Voronège et Territoire Militaire du Don, le partage se fait entre les ports baltiques et le port de Rostoff.

Le Territoire Militaire qui expédie 11 millions environ n'en envoie que 8 aux ports sur lesquels la part de Rostoff est de 7. 200. 000 pouds et celle des ports baltiques de 800. 000 pouds.

Le département de Voronège n'envoie aux ports que le tiers de ses expéditions par voie ferrée, environ $\frac{1}{2}$ million sur 4 millions $\frac{3}{4}$ de pouds, Rostoff, Riga et Dantzig se partagent cette faible partie.

Mais les expéditions du gouvernement de Voronège se font surtout par eau à destination de Rostoff.

Dans ce département, les acheteurs de Rostoff ont ainsi l'avantage de pouvoir payer sur place un prix supérieur à celui que peuvent offrir les acheteurs des ports baltiques.

Les acheteurs de Rostoff peuvent donner pour le blé

de 72 à 73 kopeks, et pour le seigle 43 k. 9, tandis que les acheteurs de Riga peuvent seulement offrir 69 k. 50 pour le blé et 43 k. 7 pour le seigle, et les acheteurs de Revel 41 k. 6 pour le seigle.

3° Les gouvernements du moyen Volga, Saratof, Samara, Simbirsk, dont l'excédent théorique atteint 150 millions de pouds, expédient par wagon 10 millions de pouds dont 3 millions $1/2$ environ arrivent aux ports.

La moitié de cette quantité est expédiée de Saint-Pétersbourg au gouvernement de Simbirsk, grâce aux bas tarifs de navigation. Les gares des gouvernements de Saratof et de Samara dirigent leurs grains sur Kevel, Riga, Liban et Dantzig. Quoique les tarifs payés pour ces derniers ports soient plus élevés que pour Saint-Pétersbourg, le prix de vente sur leurs marchés étant plus élevés, l'inconvénient d'un coût de transport plus grand est ainsi atténué.

Rostoff ne peut entrer en concurrence avec les ports baltiques dans les régions du moyen Volga tant que les expéditions à son port ne pourront se faire que par chemin de fer.

Les tarifs pour les ports baltiques oscillent de 21 à 30 kopeks le poud, normalement de 26 à 28 kopeks, tandis que pour Rostoff le coût du transport serait d'environ 23 kopeks. Mais le marché de Rostoff avec un prix de vente pour le blé inférieur d'au moins 8 ou

10 kopeks subit en plus le désavantage d'un fret maritime supérieur d'environ 4 kopeks ; ce qui, en ne tenant pas compte du coût de transport par voie ferrée, impose à ses acheteurs de n'offrir sur le lieu de production qu'un prix inférieur, au minimum, de 12 kopeks à celui que peuvent payer les acheteurs des ports baltiques.

Mais la situation sera toute autre pour Rostoff, quand les améliorations fluviales auront déterminé en sa faveur un énorme abaissement du coût de transport.

DEUXIÈME PARTIE

LE COMMERCE DES PRODUITS AGRICILES

I. — LA LAINE

- 1° L'industrie russe de la laine et l'exportation de la laine russe. — 2° Le marché de la laine à Rostoff. — 3° Décadence du marché de la laine à Rostoff.**

1° Un fait curieux peut étonner de prime abord, c'est l'augmentation progressive de l'importation de la laine brute en Russie.

La Russie est la terre classique de l'élevage, et possède un des plus riches cheptels du monde. Plus de 150.000.000 têtes.

La Russie est aussi un pays pauvre. Les étoffes de laine plus chères sont surtout achetées par les peuples riches ; le peuple anglais, par exemple, est un des plus grands acheteurs d'étoffes de laine. Le peuple russe est plutôt un acheteur de cotonnades. L'industrie lainière, aussi, n'a pas eu toute l'importance qu'elle aurait pu avoir. Cependant, avec la transformation économique de la Russie, caractéristique de la fin du xix siècle, la

Russie cesse d'être un pays exclusivement agricole, pays de bas salaire et de moindre consommation, pour devenir aussi, tout au moins partiellement un pays industriel ; avec l'apparition de l'industrie, une classe plus riche apparaît, les agglomérations ouvrières se font plus nombreuses et plus denses ; des besoins nouveaux se créent ; avec l'augmentation de la richesse publique, avec des salaires plus élevés et plus réguliers au moins dans certaines régions, il y a possibilité de satisfaire ces nouveaux besoins. L'industrie lainière trouve donc une clientèle favorable. A l'abri des droits protecteurs, elle peut s'organiser, devenir plus puissante, par suite accroître sa demande de matière première, de laine brute. Aussi, tandis que sous l'influence des marchés européens où l'apparition de laines exotiques avait déprimé les prix, le marché lainier russe se ressaisit assez rapidement ; il se transforma aussi. Le développement de l'industrie nationale créa des débouchés à l'intérieur, et d'exportatrice de laines qu'elle était auparavant, la Russie tend à réserver à la consommation nationale chaque année un peu, davantage, sa production lainière.

A vrai dire elle importait déjà de la laine depuis longtemps, ne produisant pas suffisamment de laine de qualité supérieure. Tandis que l'exportation qui porte exclusivement sur les laines grossières va sans cesse en diminuant, jusqu'au jour qu'il est possible de prévoir prochain où elle sera insignifiante, l'importation qui

porte exclusivement sur les laines de qualité supérieure va sans cesse en augmentant son chiffre.

En 1894, après l'établissement du régime douanier projecteur, nous voyons qu'elle monte au chiffre de 12.645.000 roubles et l'année suivante à celui de 14.181.000 roubles. Ces dernières années elle atteint le chiffre élevé de 25 millions de roubles.

Les droits de douane, cependant très élevés, 3 roubles par poud sur la laine brute, n'ont qu'une influence affaiblie et n'entravent pas ce mouvement ascendant. Ils sont d'ailleurs illogiques, puisqu'ils ont la prétention de protéger des producteurs qui ne produisent pas les qualités demandées par le marché intérieur et qu'ils gênent le développement d'une industrie nationale qui ne peut se procurer ailleurs qu'à l'étranger la matière première indispensable.

Cette situation durera encore longtemps. Cependant, les éleveurs russes améliorent leurs produits. Ils apportent dans le sud une marchandise améliorée et moins chargée de poussières, ce qui permet aux acheteurs de leur donner, tout en y trouvant eux aussi leur compte, des prix plus rémunérateurs.

Mais nous avons vu que si l'élevage diminuait dans les provinces méridionales, la diminution du nombre affectait surtout les moutons mérinos, fournisseurs de laine fine et de qualité supérieure, mais moins avantageux pour la boucherie que les races russes qui fournissent de la laine commune. Aussi, la transformation de la

culture dans les steppes méridionales et le passage de la phase de culture intensive affecte plus particulièrement la production de laines fines que celle de laines communes. Il est difficile de prévoir le moment où la Russie pourra se passer de la laine étrangère.

2° Les laines apportées sur ce marché sont de deux sortes, les laines fournies par les moutons mérinos et les laines fournies par les moutons russes dites laines donskoï.

Pour ces deux sortes de laine, les débouchés sont différents. La laine mérinos est entièrement absorbée par le marché intérieur et ne fournit seulement que le tiers de la quantité nécessaire au marché russe.

Les laines grossières dites donskoï étaient jadis presque en totalité exportées en Amérique où elles servent à la fabrication des tapis. Mais la demande russe portant sur la laine grossière augmente chaque année. Déjà un tiers de ces laines est absorbé par le marché intérieur et chaque année on constate un progrès dans ce sens. L'année dernière une des principales maisons qui exportait la laine donskoï en Amérique a cessé ses achats. Les autres maisons ont réduit leurs affaires d'exportation. On peut donc prévoir que bientôt le marché russe finira par absorber le total de la production lainière.

La statistique fournie par les documents consulaires

montre quelle est l'importance de cette diminution continue :

EXPORTATION EN 1000 POUDS

Laine Donskoï	$\frac{1903}{106}$	$\frac{1904}{89}$	$\frac{1905}{91 \frac{1}{8}}$	$\frac{1906}{94 \frac{7}{8}}$	$\frac{1907}{77 \frac{1}{2}}$
---------------	--------------------	-------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------

L'effort des éleveurs d'ailleurs, tout autant que l'organisation de l'industrie russe semble justifier cette évolution. Chaque année on constate un progrès dans l'amélioration de la qualité du produit livré. La laine est moins chargée de poussières. Le fil lui-même s'améliore, moins long et plus fin. Sans doute, les troupeaux étant moins grands, les bêtes sont mieux soignées, et destinées plus spécialement à la boucherie, mieux nourries.

Subissant ces diverses influences, il ne doit pas paraître étonnant de voir le prix se relever. Depuis 1894, nous voyons en effet avec assez de régularité se produire une hausse. Les laines mérinos qui cotaient aux environs de 7 roubles le poud de 1893 à 1899, lors des années exceptionnelles de 1899 et 1900 avaient atteint d'un bond le chiffre élevé de 9 r. 50, puis s'étant affaïssées sur 7 r. 80 en 1901, depuis se sont relevées jusqu'à atteindre 9 r. 62 en 1905, 10 r. 57 en 1906. En 1907 et 1908, hausse plus nettement caractérisée, les qualités mérinos inférieures ne cotaient pas moins de 8 r. 50 et les qualités supérieures atteignirent comme chiffres extrêmes 14 r. 50.

Pour les laines Donskoï nous trouverons une évolution peut-être moins brusque, mais tout aussi caractéristique ; de 1893 à 1909 les prix oscillent autour de 4 roubles de poud et ne dépassent guère 4 r. 25. Mais en 1903 un brusque élan les emporte à 6 roubles et depuis, chaque année marquant un progrès, nous les trouvons en 1907 à 7 roubles et en 1908 à 7 r. 50 pour les meilleures qualités, tandis que les produits un peu inférieurs des bords de la mer Noire se maintiennent aux environs de 6 r. 50.

Pour expliquer l'établissement des prix sur le marché de Rostoff, il nous suffirait d'avoir indiqué les trois facteurs principaux ; diminution de la production, amélioration de la qualité et demande sans cesse croissante du marché intérieur.

Mais ces éléments sont insuffisants, pour nous expliquer les variations assez sensibles qui se font sentir pendant la durée de la campagne et donnent parfois des oscillations assez sensibles. La spéculation très active à Rostoff se fait sentir sur ce marché, de même que l'influence voisine du marché de Khurkhov et celles plus lointaines mais vigoureuses des marchés de Londres et de New-York. C'est ce qui s'est produit durant l'année 1908. La spéculation avait réussi, en créant une sorte d'incertitude sur les prix, à rendre les affaires stagnantes. Les marchés australiens et néozélandais indiquaient les bons prix sur les laines mérinos de qualité supérieure. Les propriétaires escomptant

une hausse ne se pressaient pas de vendre. Des acheteurs par spéculation s'étaient fortement chargés de laines dont ils ne pouvaient plus soutenir les prix. Les industriels russes et les laveurs ayant écoulé tous leurs stocks, et ayant besoin de les renouveler, normalement auraient dû ne pas tarder à faire leurs achats, et les spéculateurs surchargés auraient été décidés à faire des concessions. Mais des nouvelles venant de l'étranger donnaient des prévisions de baisse. En effet, les prix fléchissaient légèrement sur le marché anglais et aux Etats-Unis, l'Argentine n'avait encore écoulé que la moitié de sa récolte et d'importantes livraisons restaient encore à faire sur les laines communes par l'Afrique du Sud et l'Australie, où les prix n'étaient pas élevés. Les industriels ne se pressaient donc pas de faire leurs achats, ayant en face d'eux des spéculateurs surchargés et désireux de vendre et les propriétaires des grands lavages de Rostoff pressés par la saison, dépourvus de laine fine, devaient acheter à n'importe quel prix des laines mérinos aux éleveurs que la prévision d'une hausse rendait plus difficile.

3^e Ce relèvement des prix, semble-t-il, devrait offrir un nouvel attrait aux éleveurs et propriétaires russes pour la production de la laine. En réalité, il le fait, mais les causes profondes que nous avons indiquées agissent d'une manière puissante et effective, et de plus en plus chaque année, davantage, Rostoff perd son importance comme marché lainier. Non seulement les sta-

tistiques nous montrent la décadence de l'exportation, mais ces statistiques nous montrent encore la moindre importance de l'arrivée des laines sur le marché. Considérons par exemple la quantité totale apportée à Rostoff durant la campagne de 1907, nous trouvons pour le mérinos une diminution de 16 0/0 sur les années précédentes 1905 et 1906, et pour les laines donskoï une diminution de 5 0/0 sur l'année 1906 et de 10 0/0 sur l'année 1905.

Depuis longtemps les autres grands marchés méridionaux de la laine avaient ressenti les effets du déclin. A Karkhov aussi, grand marché lainier, centre de grands lavages, dont le rôle consiste surtout à répartir pour la consommation intérieure la production méridionale, on note la diminution. (Voir statistique consulaire.)

Pour Odessa, dont l'importance était jadis très grande au point de vue de l'exportation, la période de déclin est déjà fortement accentuée en 1893.

Et suivant ainsi cette marche de l'ouest à l'est, nous voyons au contraire se développer, prospérer, et s'accroître chaque année le marché de la petite ville de Georgiew qui, dans le Caucase septentrional, est le centre d'une région où l'élevage est encore florissant.

Une autre cause, la transformation du commerce des laines, vient encore accroître la décadence du marché de Rostoff.

Le marché de Rostoff reçoit avec les laines venant des pays du Don inférieur, les laines venant de la partie nord du Caucase, régions du Kouban, du Térék et de la Kouma. Jadis le commerce de la laine venant de ces régions était entièrement concentré à Rostoff. Les grandes maisons centralisaient la laine dans cette ville, d'où elles faisaient partir ensuite sur les usines la partie réservée au marché national et expédiaient par mer les quantités destinées à l'exportation. Sous l'influence des tarifs dégressifs des chemins de fer, les maisons de Rostoff ont avantage à envoyer directement ces marchandises des lieux où l'achat se fait, de façon à ne pas perdre le bénéfice de la diminution du tarif, proportionnelle à la distance parcourue, perte que l'on subirait en faisant faire aux marchandises le parcours en deux fois.

Ainsi ne sont guère expédiées directement à Rostoff que les marchandises achetées par des petits commerçants. Ces petits acheteurs qui opèrent avec de très petits capitaux empruntent aux banques sur les premiers achats de façon à pouvoir étendre leurs opérations. Les banques exigent que les marchandises, sortes de warrants, soient transportées à Rostoff où elles offrent une garantie plus sûre pour les sommes prêtées que si elles restaient dans la steppe ou ailleurs.

II. — LES CÉRÉALES

1. LE MARCHÉ MONDIAL DES CÉRÉALES

I. Classement en pays exportateurs et en pays importateurs de céréales. — Les courants internationaux.

II. Les pays importateurs : 1. Les pays de l'Europe Occidentale et leur déficit en céréales. — 2. Causes de ce déficit. — 3. L'Angleterre. — 4. L'Allemagne. — 5. La Hollande. — 6. L'Italie. — 7. La France.

III. Les pays exportateurs : 1. La République Argentine. — 2. Les États-Unis. — 3. La Russie. — 4. Le maïs, le seigle et le blé aux États-Unis, en Russie et en Allemagne.

I.— 1. Le classement des pays en pays exportateurs de blé, fait de suite apparaître le groupement que forment les principaux pays importateurs. Ce sont les nations de l'Europe Occidentale : Grande-Bretagne, Allemagne, Belgique, Hollande, Pays scandinaves, France, Suisse, Italie, Espagne, pays riches à population dense, où le développement de l'industrie et l'accroissement de la population ont créé entre la production et la consommation des céréales un déficit qui pour certains de ces pays vont toujours en s'aggravant.

Ce groupement de nations à production déficitaire crée un puissant foyer d'appel. Sous son attraction, deux courants principaux se sont formés. L'un suivant la direction de l'est à l'ouest, est suivi par les grains

que fournit l'excédent de la production des plaines russes ; l'autre va de l'ouest à l'est et résulte de la réunion de deux branches dont les points de départ sont différents et sont pour la première : les plaines de l'Amérique du Nord et pour la seconde les plaines de l'Amérique du Sud. La Russie se trouve donc être l'aile orientale du marché mondial des céréales dont l'aile occidentale serait les deux Amériques. D'autres courants secondaires subissent aussi l'attraction des marchés occidentaux mais se fondent dans l'ensemble. Tels sont les courants créés par les excédents romain, bulgare et turc qui suivent la même direction que les courants issus des plaines russes, et l'excédent de la production hongroise qui est en grande partie absorbé par l'Autriche.

D'autres pays à puissante production font aussi leur apparition sur le marché mondial. Ce sont d'abord les colonies anglaises et l'Australie dont l'excédent est à peu près exclusivement réservé au marché anglais.

Ce sont encore les blés de l'Afrique occidentale qui jouissent d'un traitement de faveur sur le marché français.

Certaines productions étant ainsi localisées, les deux grands courants d'exportation restent donc seuls en opposition sur le marché européen.

La Russie exporte par les ports de la Baltique, les ports de la mer Noire et ses frontières terrestres. Cette

situation lui donne un avantage sur les marchés italiens français, suisses et allemands, mais la met en infériorité par rapport à la concurrence américaine sur les marchés anglais, hollandais et belges.

Sur ces marchés occidentaux, à l'exportation russe elle n'opposera pas seulement la concurrence des blés exotiques, américains ou autres, mais elle devra aussi tenir compte de la production du pays importateur.

Le commerce des grains russes devra donc, pour la lutte sur ces marchés, considérer deux éléments :

1° La production nationale des pays importateurs, ses clients, et la nature et l'importance du déficit qu'il sera appelé à combler ;

2° L'excédent des pays exportateurs, ses concurrents.

Il sera donc intéressant de considérer l'importance respective de chaque céréale par rapport à la production totale, et dans quelle proportion la production de chaque céréale l'importe sur la consommation nationale.

En d'autres termes, il nous suffira d'examiner les principaux pays, concurrents ou clients de la Russie, au point de vue de leur déficit ou de leur excédent et d'indiquer de ce déficit ou de cet excédent l'importance et la nature.

I. — Les pays de l'Europe occidentale sont des pays où l'industrie est très développée. Ainsi sont constituées

de considérables agglomérations humaines, mais le territoire de ces nations est relativement restreint, la production de céréales de ces pays, malgré le perfectionnement de la culture et les hauts rendements obtenus ne peut en couvrir la consommation. Il en résulte un déficit plus ou moins considérable qui varie suivant ces divers pays.

Les grains importés en Europe occidentale sont de trois sortes :

1° Le froment qui vient, soit compléter la production déficitaire du pays, soit fournir les qualités de blé que le sol du pays importateur ne peut produire.

En certains pays, l'Angleterre, par exemple, le déficit est réel ; l'importation de blé vient compléter la production nationale notoirement insuffisante.

Ailleurs, ce déficit n'est qu'apparent. Le pays produit la quantité de blé nécessaire, mais ne fournit pas les qualités demandées par le consommateur.

Les grains produits par les vieilles terres, fatiguées par une trop longue culture, fournissent des farines qui doivent être bonifiées par ces blés durs que nos boulangers appellent « blés de force ».

Ces blés produits par les terres neuves, sont importés, tandis que l'équivalent en farines indigènes est exporté pour être livré à une clientèle exotique moins riche et moins exigeante qui se contentera d'un produit de moins grande valeur.

Des grains de qualité supérieure, les blés durs dits de Taganrog, blés d'été produits par la Russie méridionale sont encore importés à des fins industrielles dans les pays qui possèdent une industrie de pâtes alimentaires, comme l'Italie, mais encore ici le déficit est détruit ou du moins atténué par une exportation correspondante des produits de cette industrie.

2° L'orge est en général destinée à la fabrication de la bière et viendra aussi en concurrence avec la production nationale qui donne souvent des produits de qualité inférieure à celle des grains importés.

3° Les céréales grises enfin qui sont destinées à la consommation agricole.

Ainsi dans ces pays, le déficit que viendra combler l'importation étrangère ne sera pas toujours réel, importation souvent compensée par une exportation correspondante, soit de grains de qualité inférieure que refuse la consommation nationale, soit par une exportation de produits industriels qui sont le résultat de la transformation par l'industrie nationale des grains importés, farines, pâtes alimentaires, bières ; soit enfin sous forme de bétail exporté à la nourriture duquel aura été employé le grain importé.

2. Le déficit de céréales, qu'il soit réel ou fictif, c'est-à-dire que l'importation soit compensée ou ne le soit pas par une exportation de produits industriels dus à la

transformation des grains importés, est dû à plusieurs causes.

Son origine, peut-être tout d'abord l'aptitude culturale du sol et le climat. Dans les pays de montagnes comme la Suisse, la terre susceptible d'être consacrée à la culture des céréales manque souvent ; la culture ne peut ainsi couvrir les besoins de la consommation.

Dans les pays septentrionaux le sol pauvre, le climat plus rigoureux empêchent la culture du froment qui cède la place aux céréales grises.

En dehors de ces causes naturelles, la situation économique du pays vient encore influencer sur l'importance du déficit.

Des pays jadis agricoles et dont la production couvrait à peu près la consommation sont devenus importateurs, à mesure que l'industrie se développant dans ces pays, un déséquilibre se produisait entre la production et la consommation.

Ce déséquilibre était produit parfois tant par l'accroissement de la consommation que par la diminution de la production. C'était le cas de l'Angleterre qui, libre-échangiste, préférait payer moins cher le blé étranger que plus cher le blé produit par le cultivateur anglais. Celui-ci abandonné devant les concurrents des pays neufs plus favorisés par les conditions générales de la production, souvent devait abandonner la culture des céréales, et consacrer ses champs à des cul-

tures plus rémunératives, l'élevage ou la culture industrielle.

C'est la conséquence du régime économique qui, pour donner à l'industrie le maximum de puissance porte à sacrifier l'agriculture.

Ailleurs, malgré une production sans cesse croissante sous l'effort du cultivateur par l'accroissement du rendement, la consommation va grandissant encore plus vite, effet du grand développement industriel de la nation; c'est le cas de l'Allemagne, où le déficit grandit chaque année, malgré les progrès de la culture.

Parfois les hommes d'Etat en certains pays considèrent avec inquiétude l'accroissement du déficit de céréales de leur pays.

Il n'est pas indifférent en effet que le grain consommé soit produit à l'intérieur ou à l'extérieur du pays.

En France un grand effort douanier est fait pour combattre ce déficit. Le producteur français est protégé par des droits de douane et il est mis en mesure de lutter sur le marché intérieur contre les producteurs des pays neufs que favorisent les conditions de la production. Aussi, dans un pays où les aptitudes culturelles du sol ne sont pas exceptionnelles et où, sous l'influence du développement industriel, le déséquilibre entre la production et la consommation devrait tendre à s'accroître sans cesse, le déficit va cependant progressivement en diminuant et l'espoir des protectionnistes est de faire

de la France dans un temps rapproché, un pays exportateur de céréales.

3. L'Angleterre a un très grand déficit de grains. Elle doit importer les quatre cinquièmes de son approvisionnement, presque tout le blé dont elle a besoin, la moitié du seigle, plus du tiers de l'orge et le quart de l'avoine qui sont exigés par la demande intérieure.

Cette importation considérable fait de ce pays un des plus importants marchés du monde ; c'est aussi le marché sur lequel la concurrence est la plus active.

Les importations de grains russes y subissent d'extrêmes variations qui vont de 5 millions de bushels, chiffre minimum obtenu en 1899 et en 1901 à 46 millions de bushels, chiffre maximum atteint en 1905.

Mais le chiffre des importations de grains russes y va d'ailleurs chaque année en diminuant.

La situation géographique de l'Angleterre favorise les exportations du Nord de l'Amérique plutôt que celles des ports de la mer Noir. Les modes de livraison, l'état des chargements, l'organisation des marchés, mettent l'exportation russe en véritable infériorité sur ce marché difficile devant des concurrents mieux organisés.

De nouveaux concurrents se créent en Angleterre une place de plus en plus grande au détriment à la fois des producteurs américains et des producteurs russes.

L'exportation des colonies anglaises : Canada, Aus-

tralie, Indes, Afrique australe, accroit chaque année son importance sur les marchés de Londres et de Liverpool, tandis que l'Angleterre ne recevait de ses colonies que 31 millions de bushels en 1883, elle leur en achetait 80 millions en 1905 et 65 millions en 1906.

4. L'Allemagne, pour l'importance de son importation de grains vient, après l'Angleterre, au second rang.

L'importation allemande était il y a vingt-cinq ans dépassée par celles de l'Autriche, de la France, de l'Italie et de la Belgique. Mais quoique la production nationale s'accrut normalement, par suite de la forte augmentation de la population, la consommation suit une progression beaucoup plus grande. Le déficit aujourd'hui considérable n'a pas cessé de s'accroître depuis vingt ans. Durant la période 1886-1890, le cultivateur allemand fournissait encore 87 0/0 de la consommation nationale, durant la période 1901-1905 il n'en fournissait plus que 64 0/0.

Après la Russie, l'Allemagne a la plus grande production de seigle. Elle en importe cependant de très importantes quantités qui lui sont presque exclusivement fournies par la Russie. Mais la production allemande de seigle tend à s'accroître et par suite l'importation de seigle russe diminue.

5. La Hollande, avec une population très dense sur un très petit territoire, malgré une culture très intensive, doit demander à l'importation de combler le défi-

cit de sa production qui ne satisfait que pour quatre cinquièmes la consommation indigène.

Elle importe cependant pour un chiffre plus considérable de grains que celui qui lui suffirait à combler son propre déficit.

Mais aboutissant de la grande voie fluviale du Rhin, elle est l'entrepôt des grains russes et américains qu'elle réexporte ensuite en Allemagne. La situation de Rotterdam, à l'issue d'un des plus importants systèmes fluviaux de l'Europe occidentale, fait de ce port un très important marché de céréales.

6. En Italie, la production indigène de céréales satisfait la consommation nationale dans la proportion de 80 à 85 0/0. Mais en ce pays, une très importante industrie de pâtes alimentaires prospère, qui fournit non seulement le marché intérieur, mais exporte encore une quantité considérable de ses produits.

Cette industrie exige des farines de qualités supérieures qui ne peuvent être produites que par les blés russes des provinces méridionales, et fait de l'Italie un client obligé de la Russie qui lui fournit les trois quarts de son importation de grains.

7. La France se trouve dans une situation particulière. Sous l'effet de son régime économique, la production indigène de céréales tend à se mettre en équilibre avec la consommation nationale. Les importations destinées à fournir au marché les qualités de grains

que le producteur ne fournit pas, sont compensées en grande partie par les exportations correspondantes de grains que refusent la consommation nationale (1).

En réalité, le déficit français, assez considérable il y a un quart de siècle, tend à disparaître. Les chiffres cités par M. E. Théry (*Les Progrès économiques de la France*, p. 96), l'indiquent :

En prenant le chiffre moyen des trois périodes 1884-1891, 1892-1899, 1900-1907, l'excédent des importations sur les exportations de blé est pour la première période (1884-1891), de 14.800.000 hectolitres ; pour la deuxième période (1892-1899) de 12.400.000 hectolitres ; pour la troisième période (1900-1907) de 3.300.000 hectolitres.

Le déficit peut être accru sous l'influence d'une mauvaise récolte ; mais ce ne peut être qu'exceptionnel.

En effet, depuis 1891, l'excédent des importations sur les exportations a dépassé trois fois 25 millions d'hectolitres sous l'influence des mauvaises récoltes, mais dans la dernière période 1900-1907, le chiffre

1. C'est ainsi que les minotiers de Marseille font concurrence à ceux d'Odessa qui s'en plaignent, exportant sur le marché égyptien des farines de qualité inférieure dont se contentent les consommateurs égyptiens. Ils achètent par contre des blés russes dont ils vendent les excellentes farines sur le marché français. Le droit de 7 francs par quintal qu'ils payent à l'entrée des grains étrangers leur est remboursé à la sortie des farines indigènes et rétablit ainsi sur les marchés étrangers l'équilibre que les droits de douane auraient rompu à leur désavantage.

maximum atteint par cet excédent n'a été que de 6 millions 300.000 hectolitres. Il est vrai que durant cette même période, le chiffre annuel des récoltes n'était pas descendu au-dessous de 105 millions d'hectolitres, tandis que dans la période décennale précédente pour une superficieensemencée supérieure, la récolte de 1893 n'avait donné que 97.800.000 hectolitres et celle de 1897, 86.900.000 hectolitres.

Quel que soit son déficit, le marché français ne peut guère être considéré comme un client futur des exportations étrangères.

Le système protectionniste avant de l'ouvrir à la concurrence internationale, favorisera d'abord l'écoulement des récoltes algériennes et tunisiennes dont la production se développe chaque année.

III. — 1° S'il est avantageux pour un pays de ne pas laisser prendre au déficit de sa production de céréales, une trop grande proportion, si un pays doit veiller à ne pas devenir tributaire de l'étranger pour une trop grosse part de son approvisionnement de grains, ce n'est pas un indice de très grande prospérité que d'être forcé d'exporter une grande partie de sa production.

Les pays neufs insuffisamment peuplés, possesseurs d'immenses espaces que parcourent des troupeaux, peuvent considérer comme un premier progrès la transformation de ces prairies en champs labourés ; il en est ainsi de l'Argentine qui consacre de plus en plus à

là culture des céréales les vastes plaines jusqu'à présent abandonnées à l'élevage. Mais c'est un pays neuf. L'industrie argentine est encore à ses débuts. Un marché intérieur n'a pas encore pu se créer en ce pays. La presque totalité de la production des céréales doit être exportée.

2^o Aux Etats-Unis, l'évolution économique est beaucoup plus avancée ; à la phase agricole a succédé une phase industrielle très puissante, qui a groupé de grandes agglomérations humaines et créé ainsi un débouché intérieur à la production des céréales.

De plus en plus, ce marché intérieur se développe et tend à absorber une plus grande partie de la production indigène qui cependant ne cesse pas de s'accroître.

L'importance du commerce des céréales dans un pays est indiqué beaucoup mieux par les chiffres donnant le total des grains transportés par chemin de fer ou par voies d'eau que par le chiffre total de la production, dont il faut tout d'abord défalquer la part nécessaire aux semailles de l'année à venir, et à la consommation locale. En retranchant de ce chiffre la part de l'exportation, on a à peu près une vue du commerce intérieur et ces deux chiffres comparés donnent un rapport qui éclaire d'un jour suffisant la situation du marché national.

Des chiffres donnés par l'*Interstate Commerce Com-*

mission (cités par Rubinof) permettent d'établir un parallèle entre la Russie et les Etats-Unis et d'établir de cette manière la nature différente des excédents de ces deux pays.

En prenant la moyenne des quatres années 1906-5904, les grains transportés par voie de chemin de fer et voie d'eau sont de : 59.796.000 tonnes et le chiffre de l'exportation est de 6.575.000 tonnes, soit 25,2 0/0 du total transporté.

En considérant chacune de ces quatre années isolément, nous voyons que l'importance de l'exportation décroît par rapport au total transporté.

Cette proportion décroissante est de :

33,1 0/0	pour 1901
22,2 0/0	— 1902
19,5 0/0	— 1903
10,5 0/0	— 1904

Or, l'importance de la production est allée sans cesse en augmentant aux Etats-Unis. Cette proportion décroissante vient témoigner de l'accroissement de la puissance d'achat du marché intérieur, par suite du progrès économique et de l'enrichissement de cette nation.

3° Pour la Russie, l'exportation présente une importance beaucoup plus grande. Elle ne correspond plus au dixième du total des grains transportés, comme aux

Etats-Unis, mais presque aux trois quarts de ce total pour l'année 1904.

Pendant la décade 1893-1902, la moyenne annuelle des grains transportés a été de 10.512.000 tonnes, et la moyenne annuelle de l'exportation de 7.957.000 tonnes, et le rapport de l'un à l'autre de 76 0/0.

Pour les deux années 1903 et 1904, qui suivent cette période d'observation, le rapport descend mais se maintient à 72 0/0 avec les chiffres absolus de :

10.492.000 tonnes exportées
pour 14.635.000 — transportées
en 1903,

et 10.396.000 tonnes exportées
pour 14.414.000 — transportées
en 1904,

Cette comparaison au point de vue de l'exportation avec un pays en pleine prospérité comme les Etats-Unis, montre que l'importance de l'exportation de céréales d'un pays n'est pas une indication de la prospérité de ce pays.

Il est en effet plus avantageux pour un pays de conserver pour sa consommation intérieure la plus grande partie de sa production.

Le fait pour la Russie d'être obligé d'exporter sa récolte de froment, prouve que la population russe n'est pas assez riche pour conserver pour elle-même un aliment de valeur supérieure.

L'exportation ne porte pas toujours en Russie sur l'excédent naturel. La misère des campagnes fait qu'une partie des grains destinés à la consommation indigène doit être vendue aux exportateurs pour satisfaire aux besoins d'argent immédiats du paysan russe qui est obligé de vendre une grosse part de son seigle et de son avoine; ce qui montre que la culture russe n'est pas suffisamment organisée pour transformer directement à la ferme, par l'engraissement des bestiaux qui seront revendus en donnant un bénéfice plus considérable, les céréales grises qui peuvent en réalité être considérées comme les matières premières de l'agriculture.

Les paysans de l'Europe occidentale qui achètent le seigle russe pour le donner à leurs bestiaux enlèvent au paysan russe le profit de la transformation et bénéficient ainsi de la supériorité de l'organisation économique de leur pays.

La Russie est ainsi restée à une période intermédiaire. Elle n'est entrée que partiellement dans la phase industrielle. Tout au moins pour le froment, le marché intérieur n'est pas assez puissant pour influencer sur le marché mondial. Un équilibre intérieur ne s'est pas encore établi entre la production et la consommation.

L'importance de cette infériorité économique est d'autant plus grande pour la Russie, que la culture des

céréales occupe dans l'économie générale de ce pays une place plus importante.

La surface consacrée à la culture des céréales atteint la proportion de 90 0/0 de la surface cultivée en Russie, tandis qu'aux Etats-Unis cette proportion n'est que de 65 0/0.

Il est évident que la culture des céréales, demandant moins de soins, moins de travail, moins de connaissances agricoles, plaît plus que les autres cultures à un cultivateur arriéré ou paralysé par la situation économique du pays.

4° Les deux grands pays producteurs de céréales, les Etats-Unis et la Russie, ne donnent, ni l'un ni l'autre, la plus grande part de leur production au froment. La culture du maïs donne aux Etats-Unis une récolte à peu près quadruple de celle du blé.

La récolte du seigle en Russie dépasse celle du froment de quelques millions de tonnes ; et la proportion de la récolte du blé par rapport à celle des autres céréales est aussi bien moindre dans ces pays que dans les pays de l'Europe occidentale représentant à peine le quart de la production totale en Russie et un peu plus du seizième aux Etats-Unis.

Mais au point de vue de l'exportation, ce n'est plus le rapport de la récolte d'une céréale à la production totale qui est intéressant, mais seulement l'excédent de

la production d'une céréale sur la consommation nationale de cette céréale.

Ainsi, aux Etats-Unis, la récolte du maïs donne un chiffre énorme : mais ce total est à peu près entièrement absorbé par la consommation intérieure.

Le blé, au contraire, laisse un excédent destiné à l'exportation. Mais les Etats-Unis consomment les trois quarts de leur récolte, tandis que la Russie l'exporte presque tout entière ainsi que l'Argentine.

Aussi la situation des Etats-Unis sera plus avantageuse sur le marché mondial du blé que celle de la Russie. Les grands marchés américains ayant à fournir à la fois à la consommation nationale et à l'exportation auront une plus grande influence sur l'établissement des prix que les ports russes ou argentins qui ne s'occupent que de l'exportation. L'établissement du prix du blé sera donc déterminé sur le marché de l'Europe occidentale en premier lieu par le rapport de la production et de la consommation américaine et par la production nationale des pays acheteurs.

Les blés russes seront donc subordonnés à ces premières influences.

Pour le seigle, il n'en sera pas de même.

L'Allemagne et la Russie sont les deux principaux producteurs de seigle, elles sont aussi parmi les plus grands consommateurs de cette céréale. Mais la production de l'Allemagne est déficitaire tandis que celle de la Russie offre un excédent.

L'influence des marchés russes sera décisive sur l'établissement du prix du seigle, puisque ces marchés auront à répondre à la demande intérieure et à la demande extérieure. Les régions de l'est de la Russie concentrent presque la totalité de la production du seigle russe. Si la récolte est mauvaise, de nulle part pourront être expédiés des seigles étrangers pour venir satisfaire les demandes des marchés locaux. Aussi, l'influence de cette région sera prédominante sur l'établissement du prix mondial du seigle.

LA PRODUCTION MONDIALE DES CÉRÉALES

Année 1905 en milliers de tonnes Pays exportateurs	Blé	Seigle	Orge	Avoine	Maïs
Etats-Unis	18.500	770	2.800	13.600	69.700
Russie	15.000	19.000	6.200	11.500	900
Inde	7.000	—	2.500	—	2.000
Argentine	4.500	—	45	40	4.400
Hongrie	4.600	1.400	1.400	1.260	2.700
Canada	2.900	70	900	2.650	1.450
Australie	2.000	—	—	500	250
Pays importateurs:					
France	9.187	1.565	960	4.670	—
Italie	4.200	75	140	230	1.500
Allemagne	3.700	8.500	2.600	6.200	—
Espagne	2.750	550	1.370	310	550
Grande Bretagne	1.650	50	1.500	2.500	—
Belgique	320	500	400	70	—
Pays-Bas	125	330	80	370	—

1. L'organisation du commerce des céréales : I. Evolution du commerce. II. — Le crédit : les prêts sur marchandises, les chemins de fer et la Banque d'Etat. — III. Insuffisance des dépôts et manque des wagons ; l'encombrement en automne. — IV. Les intermédiaires.

1. Le commerce russe des céréales est loin d'avoir atteint le degré de perfectionnement du commerce américain. Mais il tend à sortir du chaos et son évolution est particulièrement sensible depuis un quart de siècle. Cette évolution a été en particulier déterminée par deux circonstances favorables : l'extension du réseau des chemins de fer et le développement des prêts sur marchandises qui se sont organisées en particulier sous l'action combinée des compagnies des chemins de fer et de la Banque impériale.

D'une manière générale, dans l'organisation du commerce des céréales, plutôt que de créer un système qui lui soit propre et par là mieux adapté aux conditions particulières de la production et du commerce des grains, la Russie s'est efforcée ces dernières années d'adopter les méthodes commerciales de l'Amérique du Nord. Ces tentatives sont loin d'avoir toujours eu un plein succès.

En particulier, malgré les efforts faits pour doter le pays d'un système général d'éleveurs, à l'instar des Etats-Unis, malgré les congrès réunis, malgré les offres faites d'une part par les compagnies de chemins de fer,

de l'autre par les grands propriétaires fonciers sur l'organe des zemstvos, d'assurer le fonctionnement de cette organisation compliquée par tout le pays et au mieux des intérêts de la production et du commerce, on peut noter de ce côté un échec complet qui pèsera lourdement à l'avenir sur les nouvelles tentatives.

Une telle réforme eut transformé entièrement le commerce des céréales ; elle aurait eu aussi pour principale conséquence d'assurer le contrôle de l'Etat sur toutes les transactions. Si les chemins de fer et les grands propriétaires fonciers acceptaient d'avance cette immixtion, le commerce s'y est énergiquement opposé, préférant modestement les inconvénients du *statu-quo* aux multiples avantages d'un système dont la base reposait sur l'intervention de l'Etat.

2° Des moyens de réalisation moins aléatoire et de fonctionnement moins complexe s'offraient aux pouvoirs publics et aux grandes administrations pour parer aux besoins urgents du commerce. C'était la création de nombreux magasins de dépôts et l'organisation des prêts sur marchandises. Dans ce sens, de grands efforts furent faits qui aboutirent à des résultats nuls et à des progrès encourageants.

Les compagnies privées, pour augmenter le trafic sur leurs lignes, et concurrencer avantageusement les autres, organisèrent un service de prêts sur chargements maritimes. La première initiative de ce genre revient

à la Compagnie des chemins de fer du Sud-Ouest en 1884.

Les opérations du crédit augmentèrent bientôt et après avoir obtenu l'appui des banques privées, il fallut s'adresser au ministre des Finances et lui demander l'appui de la banque impériale. Le ministre des Finances comprit l'importance économique de ces prêts sur chargements, et résolut de leur donner une grande extension qui permit à la fois aux commerçants d'en tirer un bénéfice.

La loi du 14-26 juin 1888 précise la décision du ministre ; d'après cette loi, les chemins de fer devront être considérés comme les correspondants de la Banque d'Etat pour les prêts maritimes. Ils seront en outre autorisés à établir des magasins de dépôts dans chacune de leurs stations, et pourront organiser un service de prêts qui prendront en garantie les grains déposés dans les magasins de dépôts ; les compagnies pourront aussi créer des agences commerciales pour assurer la vente des grains sur lesquels des avances auront été faites.

Surtout à partir de 1893 les prêts sur marchandises acquirent une importance considérable. Jusqu'alors la Banque d'Etat n'effectuait des prêts que par l'intermédiaire des chemins de fer ; elle décida en outre à partir de cette année de prêter soit directement aux propriétaires, soit par l'intermédiaire des banques locales.

Le chiffre des opérations de crédit effectuées de cette manière grossit bientôt et devint énorme jusqu'à atteindre près d'un milliard de roubles, en 1901.

3° A la suite d'un tel développement de crédit, la construction de magasins de dépôt pour les marchandises devait paraître de la dernière urgence et aurait dû être menée avec une grande rapidité. Outre la nécessité de recueillir les marchandises qui devaient servir de garantie aux prêts, il devait paraître aussi tout autant nécessaire de construire des abris pour éviter que les marchandises apportées aux stations de chemins de fer ou concentrées dans les centres ruraux, ne fussent exposées à la pluie et au soleil et ne risquent de se perdre. La question en effet apparut urgente, et un droit supplémentaire fut ajouté aux tarifs de chemins de fer. Les sommes ainsi recueillies devaient être exclusivement consacrées à la construction d'abris destinés aux marchandises apportées aux stations de chemins de fer et qui ne pouvaient être immédiatement expédiées. Cependant les magasins de dépôts sont encore notamment insuffisants. Bien rares sont les grands éleveurs outillés à l'américaine pour éviter les coûteuses manipulations et assurer le nettoyage des grains. Seuls quelques ports en comptent et un premier rang d'entre eux, on doit nommer pour son organisation toute moderne la merveilleuse création de la Compagnie de Vladikaukase ; le port de Novorossisk.

Mais même les simples magasins dont la seule destination doit être d'abriter les marchandises sont non seulement défectueux, mais manquent en beaucoup d'endroits où ils seraient indispensables.

Aussi est-ce une lamentable histoire que celle du grain de blé destiné à l'exportation depuis son départ de l'aire du paysan jusqu'à son arrivée au port maritime et à son embarquement sur le cargo-boat qui l'emportera sur les marchés occidentaux.

A la station de chemins de fer où le grain vient s'entasser, pas de wagons pour le recueillir et pas de hangars pour l'abriter ; directement déposés sur la terre, les sacs de blé doivent attendre parfois des semaines avant d'être emportés. Au port, les quais sont insuffisants, l'outillage est médiocre, le temps se perd, les risques s'accroissent ; et lorsque l'encombrement se produit, les magasins de dépôt sont rapidement remplis, et les marchandises qu'ils ne peuvent abriter restent de nouveau exposées aux intempéries. Et grande chance si, sur ces entre faites, le gel ne survient trop tôt, à l'improviste, et arrête la navigation.

L'insuffisance de l'outillage, le manque de wagons, la précarité et la rareté des magasins et des abris, sont encore aggravés par l'encombrement extraordinaire qui se produit en automne dans les stations de chemin de fer sur les voies ferrées et au port d'embarquement.

De cet encombrement, la première cause réside dans les conditions climatériques de la Russie méridionale.

Dès la fin de novembre, la mer d'Azov se gèle, la navigation est interrompue et tout trafic est arrêté. Il faut donc faire parvenir les marchandises au port avant l'interruption de la navigation.

D'autres causes viennent encore aggraver cette précipitation.

Jadis, lorsque le paysan cultivait les céréales uniquement en vue de satisfaire les besoins locaux, seul le grand propriétaire foncier produisait pour l'exportation. Riche et instruit, il pouvait choisir et attendre le moment favorable pour la vente de sa récolte ; il attendait souvent que le printemps arrive, moment où les prix avaient tendance à se relever. Ainsi les expéditions se répartissaient sur une plus grande période.

Actuellement, les charges qui pèsent sur la propriété paysanne, depuis l'émancipation des serfs et avec l'augmentation croissante des impôts, obligent le paysan à produire pour la vente, afin de se procurer l'argent qui lui permettra de payer ses impôts et d'acquitter ses dettes.

Le paysan russe n'est pas prévoyant et très peu économe ; il fait durant toute l'année des dettes dont il reporte le paiement au moment où la vente de la récolte lui permettra de s'en acquitter. Le besoin d'argent est donc pressant ; le paysan doit vendre sitôt la récolte faite et livrer aussitôt son grain. Dans les conditions nouvelles du crédit et du commerce, pour pouvoir se

procurer le plus d'argent comptant possible qui leur permettra d'accroître leur chiffre d'affaires et d'augmenter ainsi leur commission, les commissionnaires sitôt le grain disponible l'expédient immédiatement sur le port soit pour le faire warranter et faire escompter leur papier, soit pour recevoir de leurs correspondants le prix de leur commission et de nouvelles avances.

De multiples inconvénients résultent de cette précipitation et ceux dont les conséquences sont les plus graves et les plus immédiates sont la désorganisation des transports et l'avilissement des prix.

Contre cet état les critiques peuvent être nombreuses tout autant que les remèdes proposés.

Il est flagrant que sur les lignes ferrées russes, les wagons font défaut en automne, au moment où l'encombrement se produit. Mais pendant une longue partie de l'année, les wagons doivent rester inutilisés dans les dépôts ; les administrations de chemin de fer répondent aux doléances du commerce qu'il serait avisé de répartir les expéditions sur une plus grande période au lieu de les effectuer toutes en même temps. Nous avons vu pour quelles raisons les commissionnaires ne peuvent agir ainsi.

Pour permettre aux paysans de conserver leur grain une partie de l'année et d'attendre le moment le plus favorable pour la vente, le crédit est organisé pour lui fournir l'argent qui lui est immédiatement utile. Mais

le paysan mange son grain en herbe. Que peut-on lui prêter sur une récolte qui ne lui appartient déjà plus ?

C'est vers l'amélioration de la situation matérielle et morale du paysan russe que doivent se porter tous les efforts. Le producteur agricole est la clef de vente de l'organisateur économique russe. Aussi toutes les tentatives qui auront pour but de donner au commerce russe des céréales de nouvelles bases pour lui permettre de lutter avec avantage sur les marchés extérieurs, et toutes les réformes intérieures qui seront réalisées soit dans l'organisation du commerce, soit dans l'amélioration des moyens de transport, ne seront que des palliatifs insuffisants ou seront vouées à l'échec tant que les conditions générales de la production agricole resteront les mêmes et que la situation du paysan russe ne sera pas améliorée.

Le trop grand nombre d'intermédiaires qui sépare le producteur de l'acheteur réel est une des tares principales du commerce russe des céréales ; cette situation est à la fois préjudiciable aux intérêts de l'agriculture et à ceux du commerce ; mais c'est l'agriculteur qui en supporte le plus directement et le plus lourdement le poids. Les nombreuses commissions qui portent sur le prix brut payé au port viennent d'autant rogner la part qui doit revenir au paysan et réduire à sa plus simple expression le bénéfice net qu'il retirera de sa récolte.

Quatre degrés peuvent être observés d'une ma-

nière générale dans les diverses opérations commerciales qui concernent le commerce du blé, du lieu de production un port d'embarquement.

Premier degré : Le producteur. C'est le paysan sans argent liquide et de plus entièrement ignorant des conditions du marché. Il doit vendre son grain sans délai pour acquitter ses impôts et pour payer ses dettes.

Deuxième degré : Le petit acheteur local. Il achète directement au paysan et concentre ses achats aux stations de chemins de fer ou aux embarcadères du Donetz et du Don. C'est parfois un agent direct des grandes maisons de Rostoff; mais c'est le plus souvent un petit spéculateur local qui opère pour son propre compte. Il a le grand avantage d'être le banquier de l'endroit et naturellement le créancier personnel du paysan. Il a au cours de l'année, par ses avances d'argent, acquis des droits sur la récolte. Le paysan, après lui avoir vendu son grain et payé ses dettes, doit de nouveau avoir recours à lui et emprunter sur la récolte prochaine. La puissance de cet acheteur au premier degré est ainsi très grande; ses bénéfices sont considérables; pour sa commission seulement, il prélève d'ordinaire 1 0/0 du prix d'achat.

Troisième degré : Au troisième degré on trouve les commissionnaires résidant à Rostoff ou dans les grandes villes du rayon. Ils soutiennent de leurs avances l'acheteur local, et reçoivent eux-mêmes des arrhes et

des avances des minotiers et des exportateurs qui passent par leur intermédiaire. C'est leur nombre surtout qu'a multiplié le développement du crédit.

Quatrième degré : C'est alors au haut de l'échelle les minotiers et les exportateurs. Ceux ci achètent soit pour leur compte et à Rostoff nous trouvons parmi eux les agents de grandes maisons étrangères, soit à la commission pour le compte des importateurs étrangers, dont ils sont les correspondants.

Plus simplement on peut réunir du producteur à l'acheteur réel : minotier et exportateur, tous les intermédiaires en deux groupements principaux : le groupe du centre de concentration des grains qui réunira les acheteurs locaux et le groupe du centre de distribution. C'est dans ce dernier groupe que prennent naissance les tentatives de spéculation ; ce sont aussi les commissionnaires de ce groupe qui sont les premières victimes de la spéculation et c'est principalement dans leurs rangs que les crises exercent leurs coupes sombres.

Les paysans arrivent parfois à éviter l'intermédiaire de ces nombreux commissionnaires. Certains sont assez avisés et prévoyants ou assez riches pour garder leur liberté de vendre à l'égard des acheteurs locaux. Ils viennent à Rostoff vendre directement leurs marchandises aux acheteurs du port. C'est ce qui explique dans les grands ports méridionaux l'importance des

arrivages de grains par charrois. Le bénéfice est double pour le paysan. Il évite non seulement les intermédiaires coûteux, mais encore le prix de transport par chemin de fer qui, pour les petites distances, par suite de l'importance des frais supplémentaires est particulièrement onéreux. Mais souvent l'économie réalisée n'est pas retournée au village ; l'argent de la récolte au lieu d'aller dans la poche des usuriers du village reste dans celle des cabaretiers de la ville.

De leur côté les grands acheteurs du port ont tendance à éviter aussi les intermédiaires et l'usage des agents qu'ils envoient dans les campagnes acheter directement au producteur se répand chaque année davantage. L'étude de l'année 1907 représente à ce point de vue un considérable intérêt en marquant pour le commerce de Rostoff le point de départ de la généralisation de ces nouvelles habitudes commerciales.

2° Les céréales sur le Marché de Rostoff : — I. Part de chaque céréale dans l'exportation de Rostoff. — II. Rang occupé par Rostoff parmi les ports méridionaux pour l'exportation de chaque céréale. — III. Clients de Rostoff : le groupe occidental (Angleterre, Hollande, Belgique, Allemagne) et le groupe méditerranéen (Grèce, Italie, France, Turquie, Espagne). — IV. Expéditions faites de Rostoff sur le marché intérieur. — V. La minoterie.

Il est à noter tout d'abord dans le mouvement du port de Rostoff l'absence du maïs et l'importance très faible, presque nulle de l'exportation de l'avoine.

Le maïs est à peu près exclusivement cultivé en

Bessarabie et au Caucase. Son exportation se fait par Odessa, Novorossisk et la frontière terrestre.

La culture de l'avoine est surtout généralisée dans les provinces septentrionales. Son exportation se fait par les ports baltiques principalement par Pétersbourg et Liban.

Les trois autres céréales, le blé, le seigle et l'orge forment le fond de l'exportation de Rostoff. La situation géographique de Rostoff, les voies ferrées fluviales qui mettent le port en relations directes avec les régions dont nous connaissons la répartition des cultures expliquent la nature des arrivages de grains. Par son fleuve et la ligne de Voronèje, Rostoff est mis en relations avec la région du seigle. Même dans le rayon direct de Rostoff, c'est-à-dire dans le Territoire Militaire et dans la province de Voronèje, nous avons vu là forte proportion dans laquelle était cultivée le seigle. Dans l'examen de la répartition des céréales nous avons constaté la prépondérance de la culture des blés d'été dans les régions du Sud-Est (steppes méridionales de l'Azov et du Don et Caucase septentrional), régions dont Rostoff est le centre, et dans la région du moyen Volga, région avec laquelle Rostoff est en relation fluviale ; nous avons aussi marqué l'importance de la culture de l'orge dans le midi de la Russie. La composition de l'exportation de céréales de Rostoff est donc le reflet de l'état des cultures de son hinterland.

Rostoff, centre de la région du blé et de l'orge donne donc la première place à ces deux céréales. Sur les quatre années considérées dans le tableau ci-contre, années 1904, 1905, 1906 et 1907, nous voyons que l'exportation totale du blé atteint 41, 42, 22 et 14 millions de pouds et l'exportation de l'orge 29, 25, 18 et 22 millions de pouds. Rostoff exporte presque exclusivement des blés d'été, blés durs et blés glacés, dont la qualité est fort appréciée par l'industrie des pâtes alimentaires.

L'importance de l'exportation des blés d'hiver va en diminuant dans les quatre années considérées : 3 millions, 1 million, 538.000 et 524.000 pouds. Les blés d'hiver, blés tendres, sont absorbés par la minoterie de Rostoff et ainsi soustraits à l'exportation.

Le seigle, pour l'exportation duquel Rostoff vient au premier rang des ports méridionaux, par son importance, se range après l'orge et le froment. Plus que pour les autres céréales, l'exportation de cette céréale est dépendante de l'état de la récolte russe. Si dans la région du seigle : provinces du Volga, provinces agricoles du Centre, la récolte est mauvaise, le seigle formant la nourriture principale du paysan, les demandes du marché intérieur se font plus pressantes et détournent de l'exportation les quantités qui lui étaient destinées. Aussi constate-t-on sur le marché du seigle de plus grandes oscillations que sur le marché de l'orge et même que sur celui du blé.

PART DE CHAQUE CÉRÉALE DANS L'EXPORTATION DE ROSTOFF :

	1904	1905	1906	1907
Blés de printemps dur (Garnovka)	17.126.759	19.642.220	14.300.000	6.580.990
— (Ghirka) ..	13.804.384	8.100.000	1.600.000	524.330
Blés d'hiver (Azima)	3.015.215	1.100.000	538.000	1.251.480
Total pour le blé	<u>41.269.750</u>	<u>41.900.000</u>	<u>22.100.000</u>	<u>14.478.417</u>
Seigle	<u>15.624.500</u>	<u>15.200.000</u>	<u>4.400.000</u>	<u>12.376.960</u>
Orge	29.382.750	25.600.000	18.000.000	22.142.685
Avoine	24.000	629.400	402.000	750
Son	1.122.000	1.022.980	1.167.140	1.514.225
Farine de blé	24.500	75.645	44.941	28.155

2 Si Rostoff pour l'importance de son exportation totale vient au troisième rang des ports méridionaux, après Nicolaïeff et Odessa, cet ordre est modifié, orsque l'on considère séparément l'importance de l'exportation de chaque céréale,

Dans l'exportation du blé, Rostoff est dépassé par Kherson, Nicolaïeff et Odessa ; dans l'exportation de l'orge seul Nicolaïeff le dépasse, mais dans l'exportation du seigle Rostoff se place au premier rang laissant loin derrière lui Kherson, Nicolaïeff et Odessa.

IMPORTANCE DE CHAQUE CÉRÉALE DANS L'EXPORTATION
DE CHAQUE PORT MÉRIDIONAL

	Blé		Orge		Seigle	
	1906	1907	1906	1907	1906	1907
Odessa	23.3 o/o	17.3 o/o	14.2 o/o	14. o/o	30.4 o/o	11.9 o/o
Nicolaïeff	19.9 »	14.4 »	20.5 »	17.9 »	22.6 »	12.8 »
Rostoff	10.1 »	9.3 »	12.2 »	16 »	6.9 »	27.4 »
Novorossik	5.1 »	16.5 »	8.8 »	10.5 »	5.8 »	5.1 »
Kherson	3.5 »	13.3 »	6.2 »	6.3 »	7 »	13.9 »
Berdiansk	7.6 »	8.1 »	»	»	»	»
Taganrog	5.1 »	»	5.9 »	8.3 »	»	»
Théodosie	»	6.6 »	»	»	»	»
Eisk	»	3.3 »	»	»	»	»
Eupatorie	»	2.7 »	»	»	»	»
Marioupol	3.1 »	»	5.5 »	»	»	»

RANG OCCUPÉ PAR CHAQUE PORT DANS L'EXPORTATION
DE CHAQUE CÉRÉALE EN 1907

Blé	Orge		Seigle
Odessa	17.9 o/o	Nicolaïeff	17.9 o/o
Nicolaïeff	14.4 »	Rostoff	16 »
Kherson	13.3 »	Odessa	14 »
Rostoff	9.3 »	Novorossisk	10.5 »
Berdiansk	8.1 »	Taganrog	8.5 »
Théodosie	6.6 »	Kherson	6.3 »
Novorossisk	6.5 »	Marioupol	5.8 »
Eisk	3.3 »		
Eupatorie	2.7 »		
		Rostoff	27.4 o/o
		Kherson	13.9 »
		Nicolaïeff	12.8 »
		Odessa	11.9 »
		Novorossisk	5.9 »

3° Par la nature de leur importation, les clients de Rostoff seront répartis entre deux groupements :

D'une part, les nations dont la demande porte de préférence sur les céréales grises : seigle et orge ; ce sont les nations de l'Ouest et du Nord de l'Europe : Allemagne, Angleterre, Hollande, Belgique, Danemark, Suède.

D'autre part, les nations qui se fournissent à Rostoff à peu près exclusivement de blés et principalement de blés de printemps, blés durs et blés glacés pour l'industrie de pâtes alimentaires, et pour la pâtisserie et *blés de force* pour la boulangerie ; ce sont les nations méditerranéennes : l'Italie, la France, l'Espagne, la Turquie, la Grèce.

C'est ainsi parmi les clients de Rostoff le groupe méditerranéen opposé au groupe occidental.

Les ports à destination desquels se font les expéditions de céréales sont : Gênes, Marseille, Le Havre pour le groupe méditerranéen ; Londres, Rotterdam, Hambourg et Anvers pour le groupe occidental.

Par Gênes se fait l'approvisionnement de la Suisse, cliente importante de la Russie méridionale. Rotterdam centralise une grande partie des achats allemands et les répartit ensuite par voie fluviale entre les provinces de son hinterland.

Les ports de la mer du Nord répartissent leurs arrivages non seulement entre les nations du Nord mais encore comme ces dernières années expédient sur les

ports baltiques une partie, faible il est vrai, des grains qui leur viennent des ports de la Russie méridionale.

RÉPARTITION DES CÉRÉALES EXPORTÉE PAR ROSTOFF,
ENTRE LES PAYS IMPORTATEURS EN 1907

1° GROUPE MÉDITERRANÉEN

	Italie	France	Grèce	Turquie	Espagne
Blé	57261.620	150.000	4.294.800	112.347	20.000
Seigle	36.000	»	122.000	»	»
Orge	58.000	»	»	5.835	»
Farine de blé.	»	»	2.525	25.605	»

2° GROUPE OCCIDENTAL

	Allemagne	Angleterre	Hollande	Belgique	Danemark	Suède
Blé	1.169.900	1.373.700	847.000	»	»	»
Seigle	4.047.350	3.987.550	2.394.200	251.300	85.600	1.593.000
Orge	11.877.200	4.629.950	4.072.850	108.500	200.000	546.900
Son	1.173.825	»	»	»	»	»

4° Enfin des expéditions souvent très importantes se font de Rostoff à destination des marchés intérieurs, par le Don et par voies ferrées, et à destination des ports baltiques par mer. Mais ces expéditions sont en relation directe avec la récolte, une bonne récolte dans les provinces centrales et dans les régions du Volga suffit à les empêcher.

Ces expéditions se font d'ailleurs sous forme de fa-

rine, et sont le fait des minotiers de Rostoff, plutôt que des exportateurs.

5° La minoterie de Rostoff a pris ces dernières années une importance dont le marché tout entier bénéficie.

Par l'importance de ses achats, elle lui donne une plus grande stabilité et assure aux prix une fixité que le commerce seul ne pourrait lui donner. C'est la minoterie de Rostoff qui a donné à ce marché l'avantage des prix sur celui de Novorossisk, et permet aux acheteurs du port du Don d'empiéter sur le rayon immédiat du port du Caucase septentrional.

Les quantités traitées par les moulins de Rostoff sont en progression régulière :

En pouds	1904	1905	1906	1907
Blé traité par les moulins de Rostoff	12.500.000	14.450.000	15.000.000	16.001.000
Farine pro- duite (chiffres approximatifs)	9.000.000	10.750.000	11.000.000	11.750.000

Jusqu'à présent, les moulins de Rostoff ont vu leur production absorbée par le marché intérieur. Les années envisagées : 1904, 1905, 1906, 1907 ont été exceptionnellement favorables à la minoterie de Rostoff ; les mauvaises récoltes dans le Centre et dans l'Ouest ont

arrêté l'activité des moulins de l'Ouest et du Volga et ouvert à ses produits de nouveaux marchés.

L'absence de concurrence a déterminé la hausse du prix des produits de la minoterie :

Prix moyens en Kopeks par poud	1904	1905	1906	1907
Farine de blé.....	145	163 3/4	167 1/2	191 1/4
Farine de seigle.....	82 1/2	89 1/2	98	122 1/2
Son.....	39	47	48 1/4	56 3/4

Mais avec le retour des bonnes récoltes qui permettent une concurrence plus active de la part des moulins de la Volga et de l'Ouest, il est à craindre pour les minotiers de Rostoff de voir la situation exceptionnelle à laquelle ils étaient habitués se transformer à leur grand désavantage. Déjà le Caucase leur est fermé par la concurrence des moulins d'Ekatérinoslaw et de Stavropol, les appels des farines dans les provinces volgiennes cesseront, et sur le marché des ports baltiques les prix seront moins élevés. Les minotiers devront alors tenter l'écoulement de leurs produits sur le marché extérieur.

L'exportation des farines jusqu'à maintenant a été très faible, 25.605 pouds en Turquie et 2.525 en Grèce. La concurrence est très active sur les marchés extérieurs ; les minotiers d'Odessa et de Marseille ont assuré dans le bassin méditerranéen la prépondérance de

leurs produits en maints endroits. Le marché égyptien qui sera un des premiers sollicité par les minotiers de Rostoff reçoit déjà les farines françaises qui ont une forte avance et les farines anglaises, et contre ces deux pays, l'industrie meunière d'Odessa lutte déjà sans avantage. Le développement de la minoterie de Rostoff est dû aux circonstances exceptionnelles qui ont affecté quelques années durant l'agriculture russe. L'avenir peut réserver quelque intermittence au progrès de cette industrie.

3^e Le marché de Rostoff et la crise de l'année 1907 :

I. Vue d'ensemble sur l'année 1907. — II. La hausse sur les marchés d'Europe et d'Amérique. — III. La campagne commerciale de l'année 1907 sur le marché de Rostoff.—IV. Conséquences de la crise.

I.— Le marché de Rostoff a subi au cours de l'année 1907 l'effet d'une crise d'une exceptionnelle gravité. Cette crise fut d'autant plus singulière que la campagne commerciale fit au printemps ses débuts sous les plus optimistes perspectives. La crise éclata et sa gravité s'accrut par la faute même des commissaires de la place.

La récolte dans la région fut très favorable tandis que partout ailleurs en Europe elle avait donné lieu à des prévisions pessimistes et fut en réalité inférieure à celle des années précédentes. Sur les marchés extérieurs

la hausse s'affermissait continue et régulière ; tout semblait promettre des affaires sûres et rémunératrices, on commençait à prévoir qu'il serait possible de se remettre des pertes subies les dernières années. Cependant ces espérances ne se réalisèrent pas ; la spéculation vint tout compromettre et désorbiter le marché. Dans un cercle périlleux, les affaires s'engagèrent ; la hausse continuait, régulière et méthodique, tandis que tout était fait pour l'entraver et en précipitant les cours permettre d'une manière fructueuse la réalisation des engagements pris à terme ; la baisse sur laquelle tout le monde spéculait ne se réalisa pas ; les ventes faites le matin devenaient le soir désavantageuses, lorsqu'il fallait livrer les marchandises que l'on ne pouvait se procurer qu'à un prix supérieur à celui auquel on les avait vendus. Le vendeur à terme se trouvait acculé à des réalisations ruineuses. Cependant la roue tournait ; on ne pouvait s'arrêter de vendre et d'acheter ; pour pouvoir tenir ses engagements, le vendeur favorisait de nouvelles ventes à livrer sur lesquelles il touchait des arrhes qu'il employait immédiatement pour les engagements de la vente précédente. S'arrêter était impossible, car comme dit un proverbe de la place : « ne pas vendre, c'est ne pas respirer. »

Il vint un moment où les acheteurs ne purent plus rentrer ni dans leurs avances ni dans leurs arrhes, c'était la débâcle du haut en bas de l'échelle, lorsque le

gel survint, interrompant un mois plutôt que d'habitude la navigation. Ce fut une véritable catastrophe qui fit sombrer les trois quarts des maisons de commerce de Rostoff.

On trouve dans les annales de la place le souvenir d'autres années où la hausse fut la cause de la crise. Mais jamais elle ne s'était manifestée de telle manière, avec autant de régularité et de continuité. En 1907, le prix du blé et du seigle monta et atteignit des prix très élevés. En 1898 Rostoff subit la répercussion de la grande spéculation sur les blés qui troubla les marchés de l'Amérique du Nord. Les variations de prix étaient violentes et se faisaient sentir non seulement de jour en jour mais encore d'heure en heure. Cependant ces crises furent courtes, et n'ayant pas eu le temps de s'étendre leurs conséquences furent localisées et leur influence néfaste atténuée.

Au contraire la crise qui sévit au cours de l'année 1907 atteint toute son amplitude ; l'étude de cette crise emprunte un grand intérêt du fait que par les ravages qu'elle a exercés, l'année 1907 marque le point de départ d'une transformation profonde du commerce du blé dans la région.

2 Une activité extraordinaire règne sur les marchés européens et américains dès le commencement de la campagne de 1907. Dans les premiers jours d'avril, sur les marchés de l'Amérique du Nord une hausse se mani-

feste, que l'on évalue environ au quart du prix normal du blé. Les grandes bourses américaines et anglaises et celles du continent enregistrent de violents mouvements et il s'effectue des opérations énormes qui engendrent la plus vive surexcitation.

Cette hausse est soudaine et rien dans l'examen des statistiques ne semble la faire prévoir. La base des spéculations repose sur la prévision d'un amoindrissement des récoltes en Europe et dans l'Amérique du Nord. L'hiver a été rigoureux ; de fortes gelées survenues à la fin de janvier ont fait beaucoup de mal en Russie, en Roumanie, en Hongrie, en Autriche et en Allemagne : la température du printemps ne s'annonce pas favorable à l'ensemencement des blés d'été.

3° Tandis que sur le marché extérieur des prévisions pessimistes président à l'ouverture de la campagne commerciale, à Rostoff au contraire tout s'annonce sous un jour favorable.

Dans les régions environnantes l'état des cultures donne lieu aux meilleurs pronostics ; il y aura par conséquent abondance de grain sur le marché, tandis que la hausse se manifeste déjà sur les places étrangères.

En mars, avril et mai, la plus grande activité se manifeste. De nombreuses ventes à livrer pour juillet sont faites à des prix élevés.

Juin arrive. On craint à ce moment que la récolte ne soit pas aussi bonne qu'on ne l'espérait.

Juillet, août. Dans la région immédiate de Rostoff le blé a bien rendu, il y a abondance de grain sur le marché et un abaissement des prix se manifeste sous cette influence.

Mais les commissionnaires qui ont fait au printemps dernier de grosses ventes à livrer, le moment de la réalisation venue ont intérêt à ce que les prix soient très bas. Une tentative de dépression artificielle des prix a lieu à ce moment. Les spéculateurs pèsent sur les prix de toutes leurs forces. Le résultat de cette tentative est de détourner sur d'autres marchés les envois de grains faits sur Rostoff.

Cependant dans l'ensemble, la récolte russe a été médiocre. Dans le centre et dans les régions du Volga en particulier, le rendement a été très faible et en certaines provinces les semailles ont à peine été récupérées.

Les minotiers de Rostoff prévoient que par suite de cette situation les appels de farine vont devenir de plus en plus pressants de l'intérieur du pays. Les moulins du Volga et de la région de Moscou sont d'ordinaire leurs principaux concurrents et devront bientôt s'arrêter faute de grains.

Mais les spéculateurs qui par leurs agissements imprudents ont fait fuir le grain du marché doivent cependant tenir les engagements qu'ils ont pris au printemps et pour ce faire se porter acheteurs. Ils se trou-

vent à ce moment en concurrence avec les minotiers dont les demandes deviennent de plus en plus importantes. Beaucoup trop d'acheteurs se trouvent en présence ; pour attirer les marchandises les prix doivent être forcés, et aux tendances de hausse générale qui élèvent les prix se superpose une hausse artificielle et particulière au marché de Rostoff.

Cette situation délicate se complique encore du fait des mœurs singulières assez fréquentes dans la région. Si l'engagement est pris de livrer à une date déterminée une marchandise à un prix déterminé et qu'au moment de la livraison le prix de la marchandise soit sur le marché supérieur au prix convenu, la marchandise sera malgré, l'engagement du vendeur, livrée à celui qui en donnera le prix le plus élevé. Les minotiers et les exportateurs ne peuvent à ce moment recevoir les marchandises qu'ils ont achetées ; ils réclament de leurs vendeurs indéliçats le remboursement de la différence du prix convenu et du prix du marché ; cette différence est à ce moment très forte et atteint 300 ou 400 roubles par wagon de céréales. Non seulement ils n'obtiennent pas le paiement de ce dédit, mais encore ils perdent les arrhes et les avances qu'ils avaient fournies au moment de la conclusion de la vente : ils ne peuvent même pas rentrer en possession des sacs qu'ils avaient envoyés pour prendre livraison des marchandises.

Novembre arrive enfin et avec ce mois le gel de la

mer d'Azov. Les livraisons ne peuvent plus s'effectuer, les prix s'écroulent et les affaires s'arrêtent.

4. A ce moment les spéculateurs regardent derrière eux. C'est une désolation générale, et une stupeur profonde s'empare d'eux : Une année commence dans l'enthousiasme, tout arrive à souhait : les demandes de l'étranger sont nombreuses et continues, la hausse est régulière. Aux environs de Rostoff la récolte est bonne et le grain afflue sur le marché. Par la faute des commerçants, à cause d'une spéculation inopportune et de mœurs commerciales déplorables, tout est perdu, tout est gâté ; la perte subie par le commerce du blé sur la place est évaluée à plus de 40 millions de roubles.

« Mais après un orage l'air se purifie ; le marché est déblayé, il restera seulement les maisons solides . »
(L. Gouwitch.)

La première conséquence de la crise est l'élimination des commissionnaires à surface restreinte, qui vivaient surtout de crédit et mettaient tout leur espoir dans la spéculation.

Durant toute la durée de la crise, les grandes maisons restèrent sur l'expectative et ne s'engagèrent pas à fond. Elles attendaient avec prudence la fin qui devait les débarrasser de la plupart de leurs concurrents. Maintenant maîtresses du marché elles imposeront leurs conditions ; et tout d'abord elles se passeront des petits intermédiaires et supprimeront les avances de rem-

boursement toujours douteux et causes de grosses pertes. Les pertes légères jadis lorsque les bénéfices étaient énormes deviennent plus sensibles avec le resserrement des prix.

La suppression des avances et des trop nombreux intermédiaires aura une grande utilité et les conditions générales du commerce des céréales en seront améliorées ; mais elle se fera un détriment de Rostoff : « Cette transformation du commerce du blé sera funeste pour Rostoff. Notre ville n'a plus aucune chance de rester le centre de l'exportation puisqu'en supprimant les intermédiaires on veut expédier directement le blé du lieu de production. Les ressources de Rostoff s'amoindriront, il y aura moins de travail pour les habitants. Les magasins de dépôts seront meilleur marché. Ainsi sera diminuée l'importance commerciale de notre ville. » (L. Gouwitch).

CONCLUSION

A considérer la rapide et brillante évolution de Rostoff sur Don depuis le moment où seules quelques cabanes se pressaient autour du fort Saint-Dmitri de Rostoff et où seules quelques barques à voiles atterrisaient sur les bords marécageux du fleuve, il pourrait paraître naturel de trouver marquées au coin d'un vigoureux optimisme les considérations sur l'avenir de la jeune cité.

Cependant l'impression recueillie au cours des lectures ou au cours des conversations reste fortement imprégnée de pessimisme.

Non seulement la ville semble avoir perdu sans espoir de retour la place prépondérante qu'elle occupait naguère encore dans les commerces du bois, du sucre et du naphte ; mais encore elle est menacée dans la principale cause de sa prospérité. Elle n'est plus assurée de rester le centre du commerce des céréales de la région. Dans l'ensemble même du mouvement commercial et industriel, non seulement depuis quelques années on peut constater un arrêt dans la marche ascendante, mais encore une tendance régres-

sive. « On ne constate jusqu'ici aucune amélioration ni dans le commerce de la région, ni dans celui de la ville. Au contraire on peut observer la décadence de certaines branches commerciales (1). »

Il y a une vingtaine d'années déjà on trouvait dans l'état d'esprit général cette tendance à douter de l'avenir de la ville et un rapport consulaire belge nous en donne un reflet (2).

La récolte 1889-1890 avait été très mauvaise ; l'amélioration du papier monnaie avait fait tomber le change sur Londres de 9 roubles à 7 roubles 80. Les engagements pris avec l'espoir bientôt déçu que l'état du change sur l'étranger permettrait de payer des prix élevés, ne purent être tenus. Les cultivateurs ne purent livrer le grain qu'il n'avaient pas récolté et manquèrent de parole aux commissionnaires. Ceux-ci engagés vis-à-vis des exportateurs « abusèrent des circonstances pour faire banqueroute ». Bref une crise éclata analogue à celle qui sévit en 1907.

Le port de Novorossisk venait d'être créé et son rayon successivement agrandi par le développement des lignes de la compagnie de Vladicaucase venait limiter celui de Rostoff. Toutes les espérances se portaient vers le nouveau port. « On pouvait avec vraisem-

1. L. Gourvitch. *Rapport sur le mouvement commercial et industriel du port de Rostoff sur Don pendant l'année 1907.*

2. *Recueil consulaire belge*, 1891, n° 73.

blance prévoir la décadence de Rostoff et « l'abandon de ce port par le commerce ».

Cependant il faut comparer l'exportation des deux ports par la suite. En 1891, Novorossisk exporte 21 millions de pouds et Rostoff 38 ; en 1895 Novorossisk 37 millions, et Rostoff 38 ; en 1900 Novorossisk 56 millions 1/2 et Rostoff 59 ; enfin pendant les trois années de grande exportation 1903, 1904 et 1905 les sorties du port de Rostoff pour l'étranger atteignent respectivement pour chaque année 82, 89 et 85 millions de pouds, celles de Novorossisk 42, 53, et 39 millions de pouds. Ce rapide parallèle permet de bien marquer que si, dans le passé, malgré de violentes crises et l'apparition de concurrents remarquablement outillés et avantageusement desservis par voie ferrée, grâce à un admirable essor des exportations qui en moins de quinze ans doublent leur importance, les prévisions pessimistes font faillite, il ne sera pas téméraire, malgré les difficultés de l'heure présente d'envisager pour le port de Rostoff de magnifiques perspectives.

Cependant les conditions particulièrement favorables qui ont facilité jadis le rapide développement de la ville et assuré la prospérité du port sont maintenant modifiées.

Le jeu des tarifs de chemins de fer impose au rayon commercial du port une limitation définitive entre

1. L. Gourvitch, *ibid.*

Novorossisk, les ports de l'Azov et Nicolaïeff et les ports baltiques.

Mais de l'amélioration de ses voies fluviales et de ses voies d'accès maritimes, Rostoff est en droit d'attendre beaucoup dans l'avenir.

L'approfondissement des parties supérieures du Don et de ses affluents, en particulier du Donetz, feront rentrer dans le rayon du port de vastes et riches provinces du bassin du Don qui actuellement expédient leurs grains sur les ports du Sud, les ports baltiques et les grands marchés du Centre ; le creusement du canal du Volga au Don, fera du port le débouché du plus vaste système fluvial du monde, et enfin la création d'un canal maritime à travers le delta du Don, permettra aux grands vapeurs de commerce de venir faire à plein leurs chargements aux quais du fleuve :

Alors par l'ampleur de ses communications, par voie fluviale et par voie ferrée, par la situation paradoxale de grand port maritime situé à l'intérieur des terres, et par la rapidité du développement qui sera la conséquence de ces grands travaux prévus, Rostoff sur le Don méritera le surnom que lui donnent dès maintenant ceux qui ont foi en ses destinées de « Chi cago russe ».

Vu : le Président de la thèse

ALGLAVE

Vu : le Doyen

CAUWÈS

Vu, et permis d'imprimer,

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris

L. LIARD

BIBLIOGRAPHIE

1° EN FRANÇAIS :

Zolla (D.). — Le blé et les céréales.

Yermolof. — La Russie agricole.

Verstraëte. — La Russie industrielle.

Kovalewsky (W. de). — La Russie au XIX^e siècle.

Le Moniteur officiel du Commerce.

Rapports commerciaux des agents diplomatiques et consulaires de France (particulièrement les rapports de M. R. Michau)

Recueil consulaire belge.

2° EN ANGLAIS :

The Times (supplément commercial),

<i>Rubinf.</i> — Russia's Wheat Surplus,	} publié par le bureau de statistique du ministère de l'a- griculture de Was- hington :
— Russia's Wheat Trade.	
<i>Rutter.</i> — European Grain Trade.	

3° EN ALLEMAND

Max Winters. — Zur Organisation des sudrussischen
getreidehandels.

4° EN Russe

Etudes (éditées par le Comité du commerce et des manufactures de Rostoff sur le Don).

Statistiques (éditées par le Comité de la Bourse du blé de Rostoff sur le Don; secrétaire : M. L. Gourvitch).

Le propriétaire du Sud-Ouest, périodique agricole (art. de M. Gourvitch).

Encyclopédie d'Ephron et Brockhaus.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION	5

PREMIÈRE PARTIE

La production agricole.....	57
-----------------------------	----

DEUXIÈME PARTIE

Le commerce des produits agricoles.....	113
1° La laine.....	113
2° Les céréales.....	122
CONCLUSION	169
BIBLIOGRAPHIE.....	173

